



CONCEPT NOTITIE
REIKWIJDTE EN
DETAILNIVEAU
Milieueffectrapportage DBG Amsterdam

Sweco Nederland B.V. 30129769
Onderwerp 378570 DBG Amsterdam
Projectnummer 51009370
Klant DBG Group B.V.
Auteur Sam van Leeuwen
Gecontroleerd door Matthijs Vrij Peerdeman
Datum 11-10-2023
Versie C5
Vrijgegeven door Stephan Kos

.....
.....

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	4
1.1	Aanleiding.....	4
1.2	Milieueffectrapportage.....	4
1.3	Te nemen besluiten.....	5
1.4	Leeswijzer	5
2.	De voorgenomen activiteit: nut, noodzaak en locatiekeuze	6
2.1	Voorgenomen activiteit.....	6
2.2	Nut en noodzaak van de voorgenomen activiteit	7
2.3	Onderbouwing locatiekeuze van de voorgenomen activiteit.....	8
3.	Varianten	10
3.1	Alternatieven	10
3.2	Varianten	10
4.	Referentiesituatie.....	12
4.1	Huidige situatie.....	12
4.1.1	Mobiliteit.....	12
4.1.2	Water	13
4.1.3	Bodem.....	14
4.1.4	Natuur	14
4.1.5	Landschap, cultuurhistorie en archeologie	16
4.1.6	Externe veiligheid	18
4.2	Autonome ontwikkeling	18
5.	Reikwijdte en Detailniveau	19
5.1	Inhoud MER	19
5.2	Reikwijdte	19
5.3	Detailniveau.....	20
5.3.1	Algemeen.....	20
5.3.2	Beoordelingskader	20
6.	De procedure.....	22
6.1	Procedurestappen	22
6.2	Te raadplegen instanties	22
6.3	Reacties	23
	Bijlage 1: Memo locatiebeoordeling Port of Amsterdam	24

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Het papiergebruik op (inter)nationaal niveau neemt nog steeds toe en daardoor ook de afvalstroom van deze industrie. Het bestellen via internet en het bijkomende gebruik van papier- en karton zijn daar een duidelijke oorzaak van. De papier- en karton verwerkende industrie zal vanwege de gewijzigde wet- en regelgeving in Europa de verwerking van hun afvalstroom (papierslib) in de toekomst gaan veranderen naar een methode die het milieu minder belast (Bron: GreenDeal Europese Unie, 2019). Momenteel worden deze stromen hoofdzakelijk aangeboden voor verbranding. DBG heeft een nuttige toepassing ontwikkeld voor de omzetting van papierslib in groene producten waarmee de papierindustrie geholpen kan met het geven van een nuttige toepassing aan deze afvalstroom en daarmee het behalen van de klimaatdoelstellingen.

In Farmsum is voor de bouw van de eerste fabriek voor deze omzetting reeds een vergunningenprocedure afgerond. De vraag vanuit de papier- en kartonverwerkende industrie is echter dusdanig groot, dat dit een tweede locatie rechtvaardigt. DBG heeft in de Afrikahaven in Amsterdam een nieuwe locatie gevonden om deze tweede fabriek te ontwikkelen. Om dit te realiseren zijn vergunningen noodzakelijk, waaronder de omgevingsvergunning voor het onderdeel milieu. Om de mogelijke effecten op het milieu een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming, wordt een milieueffectrapportage uitgevoerd. Voorliggend document is de Notitie reikwijdte en detailniveau (NRD). Met de publicatie van deze NRD wordt de procedure van de milieueffectrapportage gestart.

1.2 Milieueffectrapportage

Het instrument milieueffectrapportage (m.e.r.) is bedoeld om het milieubelang een volwaardige plek te geven in de besluitvorming. Voordat gestart wordt met het opstellen van een milieueffectrapport (MER), wordt kennis gegeven van het voornemen om een MER op te stellen. Deze kennisgeving gaat voor dit project samen met de ter inzage legging van een Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). Deze notitie is weliswaar vormvrij, maar dient voldoende informatie te bevatten zodat de adviseurs en belanghebbenden redelijkerwijs begrijpen wat de inhoud en de opzet van het op te stellen MER gaat worden. De afbakening van het onderzoek – ofwel het bepalen van de reikwijdte en het detailniveau van het onderzoek – is belangrijk voor het opstellen van het MER.

De **reikwijdte** heeft betrekking op welke alternatieven en/of varianten en welke milieuaspecten onderzocht gaan worden in het MER. In deze voorliggende

notitie is dan ook onder andere beschreven naar welke alternatieven en varianten in het MER onderzoek wordt gedaan. Ook heeft de reikwijdte betrekking op het onderzoeksgebied.

Tevens geeft de notitie inzicht in het beoordelingskader en de wijze van beoordelen (kwantitatief of kwalitatief) van de effecten van de alternatieven/varianten. Dit betreft het **detailniveau** van het onderzoek: hoe uitgebreid en op welke manier de verschillende milieuaspecten worden onderzocht.

1.3 Te nemen besluiten

De nieuw op te richten fabriek van DBG valt onder categorie 21.6 'De oprichting van een geïntegreerde chemische installatie' van de C-lijst van het Besluit milieueffectrapportage. Onder de Omgevingswet (die op 1 januari 2024 in werking treedt) is deze activiteit onder F3 opgenomen in Bijlage V van het Omgevingsbesluit. Het is derhalve verplicht een m.e.r.-procedure te doorlopen.

Voor het bouwen en in werking nemen van de fabriek dient DBG te beschikken over verschillende besluiten, vergunningen, meldingen en/of ontheffingen.

Onder de vigerende wet- en regelgeving zijn dat onder meer:

- Omgevingsvergunning, onderdeel milieu;
- Melding activiteitenbesluit;
- Omgevingsvergunning, activiteit bouwen;
- Vergunning inzake de Wet natuurbescherming;
- Watervergunning.

Onder de Omgevingswet zullen al deze vergunningen een andere naam krijgen en worden aangevraagd als 'omgevingsvergunning'. Tijdens de bouw kunnen voor de diverse uitvoeringswerkzaamheden mogelijk nog aanvullende vergunningen of ontheffingen nodig zijn. De m.e.r. wordt doorlopen ten behoeve van de omgevingsvergunning, onderdeel milieu.

De realisatie en het in gebruik hebben van de fabriek leidt tot depositie van stikstof in omliggende Natura 2000-gebieden. In het kader van de huidige Wet natuurbescherming voor gebiedsbescherming is dit niet zonder meer toegestaan. Deze wetgeving wordt straks overgenomen in de Omgevingswet. Hiertoe is dus een vergunning nodig, waarvoor een passende beoordeling moet worden opgesteld. Deze passende beoordeling zal een onderdeel vormen van het op te stellen MER.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt het voornemen beschreven. Vervolgens zijn in hoofdstuk 3 de in het MER te onderzoeken varianten beschreven. Daarna is in hoofdstuk 4 een beknopte beschrijving van de referentiesituatie opgenomen. Dit is de huidige situatie met eventueel autonome ontwikkelingen. In hoofdstuk 5 is ingegaan op de reikwijdte en detailniveau van het milieuonderzoek dat in het kader van het MER zal worden uitgevoerd. De NRD eindigt met een beschrijving van de procedure in hoofdstuk 6.

2. De voorgenomen activiteit: nut, noodzaak en locatiekeuze

In dit hoofdstuk wordt het proces van de voorgenomen activiteit toegelicht. Vervolgens wordt de nut en noodzaak van het voornemen onderbouwd. Tot slot wordt de locatiekeuze van het planvoornemen onderbouwd.

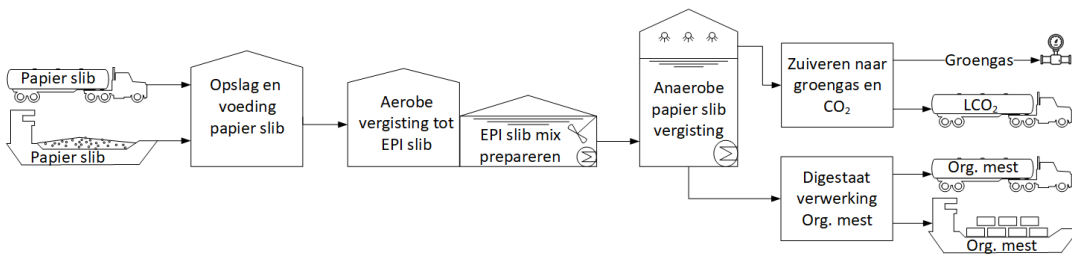
2.1 Voorgenomen activiteit

DBG Bio Energy BV heeft een nuttige toepassing ontwikkeld voor de omzetting van paperslib naar bio-gas door middel van een vergistingsproces. Hiervoor is een speciaal door DBG ontwikkeld procedé op basis van enzymen en bacteriën ontwikkeld. Paperslib wordt na de voorbereiding met enzymen samen met nutriënten, water en andere toevoegingen aeroob vergist en opgewerkt tot het zogenoemde EPI slib. Het EPI slib wordt vervolgens anaeroob vergist waarbij bio-gas wordt geproduceerd. Het bio-gas wordt gezuiverd en op druk gebracht alvorens het bio-gas het bestaande gasnetwerk in gaat. De opgevangen CO₂ wordt tot vloeistof verdicht voor de afzet naar de industrie (verder LCO₂).

Na het vergistingsproces kan het overblijvende dikke digistaat met behulp van biomassa, mineralen en andere toeslagstoffen, worden verwerkt tot een biobased organische meststof in vaste vorm (pellet/granulaat). Daarnaast wordt binnen de procesvoering kooldioxide afgevangen en vloeibaar gemaakt met een hoge zuiverheid voor toepassing in de industrie.

De aanvoer van de feedstock (paperslib) vindt plaats per schip (70%) en per as (30%). LCO₂ en vloeibare organische meststoffen wordt door vrachtwagens afgevoerd. De vaste organische meststof wordt hoofdzakelijk per schip afgevoerd. Een deel wordt per as afgevoerd.

Navolgend is het productieproces in globale stappen weergegeven en beschreven (Figuur 2.1).



Figuur 2.1 Schematische weergave proces DBG

2.2 Nut en noodzaak van de voorgenomen activiteit

Het papiergebruik op (inter)nationaal niveau neemt nog steeds toe en daardoor ook de afvalstroom van deze industrie. Het bestellen via internet en het bijkomende gebruik van papier- en karton zijn een duidelijke oorzaak van de stijging. De Europese papier- en kartonindustrie produceert 24 miljoen ton papierslib per jaar, wereldwijd wordt er 96 miljoen ton papierslib geproduceerd. Deze afvalstromen worden momenteel verwerkt door deze te verbranden of te storten. Het transport van het papierafval met vrachtwagens naar de verbrandingsovens en het vervolgens verbranden van het slib produceren enorme hoeveelheden negatieve CO₂ met een geringe energie opbrengst.

De papierindustrie wil vanuit Europese afspraken (EU Green Deal) komen tot een verlaging van haar footprint door haar CO₂ productie te verlagen. Tevens wil zij de afvalstroom aanwenden voor groene producten, zoals bio-gas. De papierindustrie heeft DBG geïnspireerd om een procedé te ontwikkelen om dit afvalprobleem aan te pakken en het behalen van klimaatdoelstellingen te realiseren. DBG beschikt over een patent om het papierslib zodanig met enzymen te bewerken dat het mechanisch behandeld kan worden en op anaerobe wijze kan worden vergist. In de fabriek wordt uitsluitend papierslib ingenomen als afvalstroom, het wordt niet gemengd met andere afvalstromen zoals dierlijke meststoffen. Het voordeel van papierslib is de constante beschikbaarheid in grote hoeveelheden, de gecertificeerde kwaliteit en het transport per schip.

Ten opzichte van verbranding of storten van het papierslib levert DBG een groen- en milieuvriendelijk alternatief voor de verwerking van het vrijkomende papierslib. DBG bespaart daarmee als bedrijf een grote hoeveelheid CO₂ en is een gesloten systeem zonder rest afvalstromen.

Na het bouwen van de fabriek, zal DBG Amsterdam voor tientallen jaren structureel werk bieden aan operators, onderhoudsmonteurs en ondersteunend personeel.

De drijfveer voor DBG is het omzetten van plantaardig afval in groene energie en wel op een zo'n duurzaam mogelijke wijze. Daar hoort tevens bij het zo goed mogelijk aansluiten op de behoefte van de regio, de naaste bewoners, de natuur, de jeugd en andere stakeholders.

2.3 Onderbouwing locatiekeuze van de voorgenomen activiteit

De aanvoer van papierslib vanuit papierfabrieken is een continu proces en vindt plaats aan de hand van scheepvaart en vrachtwagens. Bij de locatiekeuze speelt de bereikbaarheid per vrachtwagen én per schip daarom een belangrijke rol. Daarnaast moet de locatie geschikt zijn voor een activiteit in milieucategorie 5.1. Verder is voor de geplande fabriek een kavel van circa 10 hectare nodig.

Voor het selecteren van de beoogde locatie is vooronderzoek gedaan naar verschillende mogelijkheden in West-Europa. Nederland kwam hier door wet- en regelgeving, duurzaamheidsinitiatieven van havens en door de gunstige ligging voor verkeer over land en zee naar voren, in combinatie met de bereikbaarheid tot de beoogde papierindustrieën. In Nederland zijn vervolgens verschillende locaties met elkaar vergeleken. Hieruit zijn meerdere geschikte locaties naar voren gekomen. Omdat DBG voornemens is om in de toekomst meerdere fabrieken in gebruik te hebben en voor locatie Farmsum al een vergunningenprocedure is doorlopen, sluiten deze locaties elkaar niet uit.

De beoogde locatie voor de nieuwe fabriek van DBG is een braakliggende locatie op het industrieterrein van Ruigoord dat een onderdeel is van het westelijk havengebied van Amsterdam. De beoogde locatie voor de fabriek ligt binnen de gemeentegrenzen van de gemeente Amsterdam, en ligt in het vigerend bestemmingsplan "Afrikahaven" (kenmerk: NL.IMRO.0363.B1002BPGST-VG01) (zie figuur 2.2).



Figuur 2.2: Locatie plangebied (rood omlijnd)



Figuur 2.2: Beoogde ligging plangebied (rood omlijnd)

Port of Amsterdam stelt in haar Visie 2030 tot doel te hebben grensverleggende waarde te creëren en een dynamisch, veelzijdig, adaptief en metropolitaan “haven ecosysteem” te hebben. Port of Amsterdam is een economische factor van belang. Havenbedrijf Amsterdam wil de havenregio versterken, verrijken en haar potentie ten volle benutten. Daar hoort duurzame groei bij, evenals financiële en maatschappelijk waarde voor klanten, zakelijk partners en de brede omgeving. Hierdoor sluiten de activiteiten van DBG naadloos aan op de doelstellingen en de visie van Port of Amsterdam. Port of Amsterdam heeft op 24 juli 2023 beoordeeld of er plek is voor dit initiatief in het havengebied. De memo hierover is als bijlage 1 toegevoegd aan deze concept NRD.

Op basis van diverse (milieu-)criteria, waaronder externe veiligheid, stikstofdepositie en de ontwikkelruimte zoals geboden in het bestemmingsplan heeft DBG een definitieve keuze gemaakt voor de locatie te Amsterdam.

Samengevat zijn de belangrijkste overwegingen hiervoor:

- Het industrieterrein rond de Afrikahaven is bestemd voor diverse bedrijfscategorieën, waaronder risicovolle bedrijven en afvalverwerkende bedrijven.
- De voorgenomen bedrijfsactiviteiten van DBG sluiten aan bij de ambities voor de ontwikkeling van Port of Amsterdam.
- Naar verwachting zijn er voldoende mogelijkheden voor het opbouwen van synergetische relaties met andere bedrijven op het industrieterrein.
- De locatie kan voorzien in de nodige voorzieningen, zoals:
 - Water;
 - Stoom;
 - Perslucht;
 - Energie (elektriciteit).

3. Varianten

De voorgenomen activiteit is het initiatief van DBG om papierslib op te werken tot bio-gas, organische mest en vloeibare CO₂. In het MER moeten redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven/varianten worden uitgewerkt. Het MER moet alternatieven bevatten die onderscheidend zijn en daarmee van belang zijn voor een goede besluitvorming. Te onderzoeken alternatieven moeten bovendien realistisch zijn, dat wil zeggen technisch maakbaar en uitvoerbaar, betaalbaar, en in principe een oplossing bieden voor de specifieke opgave. Dit laatste betekent dat de doelstelling van het project beschreven in het MER relevant is voor de afbakening van de alternatieven.

3.1 Alternatieven

Voor de voorgenomen activiteit zijn, mede gelet op de doelstelling van de voorgenomen activiteit, geen realistische alternatieven. De locatiekeuze voor dit havengebied is reeds onderbouwd in paragraaf 2.3. Het heeft geen toegevoegde waarde een andere locatie te onderzoeken.

Dat betekent dat in het MER een basisalternatief wordt onderzocht met daarin de voorgenomen activiteit zoals beschreven in paragraaf 2.1.

3.2 Varianten

Er zijn wel enkele varianten mogelijk. Het betreft varianten ten aanzien van de ligging van het perceel in het havengebied en varianten binnen het productieproces. In onderstaande tabel zijn de hoofdpunten uit het basisalternatief kort beschreven en is vervolgens beschreven welke varianten daarop in het MER worden onderzocht.

Variant	Toelichting
Basisalternatief	<p>Het basisalternatief gaat uit van:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Een aanleghaven in de Zanzibarhaven, met op- en overslag op de zuidelijke kade. • Oprichting van de fabriek op het perceel aan de westzijde van de Westpoortweg. • De kade en het perceel van de fabriek worden met elkaar verbonden door overdekte transportbanden om papierslib en af te voeren stoffen te transporteren. • Papierslib wordt omgezet tot bio-gas, organische meststoffen en LCO₂.
Variant 1: Het planvoornemen wordt volledig op het perceel aan de Zanzibarhaven gerealiseerd.	<p>In deze variant wordt de fabriek niet ingericht op het perceel westelijk van de Westpoortweg, maar aan de zuidzijde van de Zanzibarhaven. Daarmee zou de gehele inrichting bij de Zanzibarhaven komen, waardoor de Westpoortweg niet gekruist hoeft te worden.</p>

Variant 2: Productie van organische meststof zonder vergisting	Het is mogelijk om van papierslib direct organische meststoffen te produceren. Hierbij wordt de stap van vergisting overgeslagen. Dit houdt in dat er geen bio-gas en vloeibare CO ₂ worden geproduceerd. Hierbij hoeven delen van de installatie niet ontwikkeld te worden.
Variant 3: Productie bio-gas in grid zonder productie organische meststoffen (NG)	In deze variant wordt het geproduceerde bio-gas opgewerkt en in het gas netwerk verpompt. Vrijgekomen CO ₂ wordt niet afgevangen en het overblijvende digestaat wordt als afval afgevoerd.
Variant 4: Papierslib transport	In het basisalternatief wordt papierslib vanuit de haven met een transportband naar de fabriek getransporteerd. Hiervoor is een installatie nodig over de Westpoortweg en de daaraan grenzende waterkering (zie paragraaf 4.1.2). Als variant kan transport worden uitgevoerd met terminaltractors.

Tabel 3.1 In het MER te onderzoeken varianten

4. Referentiesituatie

In de m.e.r.-systematiek is het belangrijk om de zogenoemde referentiesituatie te bepalen. Dit is de situatie waarmee de milieueffecten van het planvoornemen worden vergeleken. De referentiesituatie bestaat uit de huidige situatie en autonome ontwikkelingen. Autonome ontwikkelingen zijn ontwikkelingen die zich ook voordoen als het planvoornemen niet wordt uitgevoerd. In de volgende paragrafen wordt kort ingegaan op zowel de huidige situatie als de autonome ontwikkelingen. In het op te stellen MER zullen de huidige situatie en autonome ontwikkelingen uitgebreider worden beschreven.

4.1 Huidige situatie

4.1.1 Mobiliteit

Wegverkeer

De locatie wordt ontsloten door de S102. In de Noordwestelijke richting loopt deze over in de N202, van waaruit binnen enkele minuten vanaf de planlocatie de A9 en A22 bereikt kan worden. In de oostelijke richting kan binnen enkele minuten de A5 en de A10 bereikt worden. De S102 heeft een wegprofiel passend bij een industrieterrein. Daardoor zijn de wegen zeer geschikt voor (zwaar) vrachtverkeer.

Fietsverkeer

Langs de bovengenoemde wegen is een fietspad aanwezig dat is gescheiden met een tussenberm van de weg. Een deel van deze fietspaden maakt deel uit van een landelijke fietsroute (nummer 89). Deze landelijke fietsroute loopt bovendien langs de beoogde planlocatie. De kleinere wegen in het gebied, zoals de Machineweg direct aan de westzijde van de beoogde planlocatie, hebben een fietspad dat niet met een tussenberm is gescheiden van de autoweg.

Scheepvaartverkeer

Het plangebied grenst direct aan het Noordzeekanaal en de Afrikahaven. Het Noordzeekanaal is een belangrijke route voor het scheepvaartverkeer. Hierdoor is de economische waarde van het Noordzeekanaal groot. Door een toename in het aantal scheepvaartbewegingen op het Noordzeekanaal neemt de druk op de ruimte van het water echter toe. Het beleid van Port of Amsterdam is dan ook om efficiënt met de beperkte ruimte om te gaan.

4.1.2 Water

Waterkwaliteit (oppervlaktewater)

Aan de westzijde van het plangebied ligt een brede watergang langs de Machineweg. Door Stowa (2018) is de kwaliteit van dit oppervlaktewater gemeten. Dit water bevat hoge concentraties stoffen die schadelijk of dodelijk kunnen zijn voor organismen. Hierdoor neemt het aantal soorten dieren en planten in dit water autonoom af. De stofgroep van de verontreiniging valt onder overige organische milieuverontreiniging.

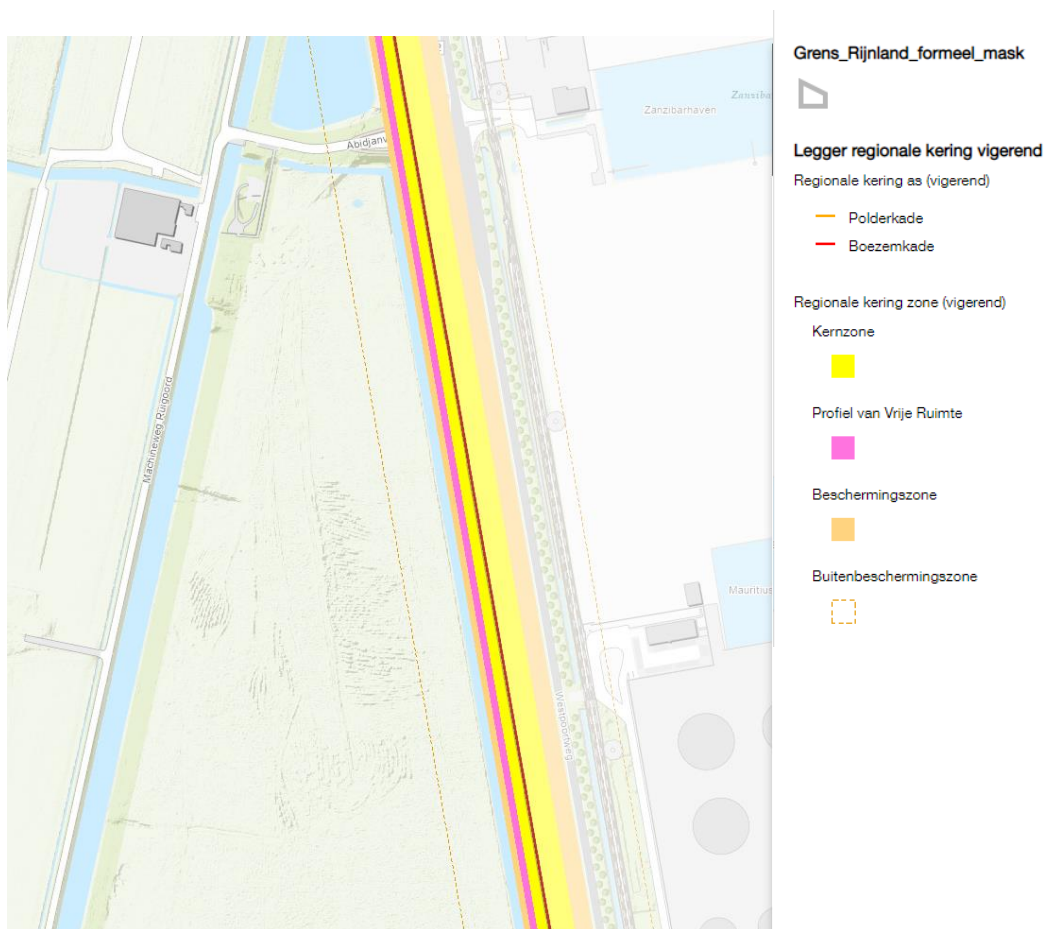
Het gebied verder naar het westen, aan de andere kant van de Machineweg, is een KRW-lichaam. De Kaderrichtlijn Water (KRW) is een EU-richtlijn dat tot doel heeft om de kwaliteit van oppervlakte- en grondwater te verbeteren. Er zijn in Noord-Holland rond de 90 KRW-oppervlaktewaterlichamen waarvoor ecologische doelen gelden. In het MER zal nader ingegaan worden op de ecologische doelen en de effecten van het planvoornemen op het behalen van deze ecologische doelen.

Wateroverlast en -veiligheid

Het plangebied is op dit moment onverhard. Water kan hier direct infiltreren in de ondergrond. Op de rest van het industrieterrein is de mogelijkheid voor waterberging door infiltratie in de grond laag. Volgens de klimaatatlas van Noord-Holland wordt hierdoor op sommige plekken wateroverlast ervaren bij hevige regenbuien.

Waterkeringen

In het onderstaande figuur zijn de regionale waterkeringen rondom het plangebied weergegeven. Hierin is te zien dat de S102, ten oosten van het plangebied een waterkering is. Deze is onder beheer van waterschap Rijnland. De buitenbeschermingszone van de waterkering ligt bovendien in de grenzen van het plangebied.



Figuur 4.1 | Legger secundaire waterkeringen (waterschap Rijnland, 2022)

4.1.3 Bodem

Aardkundige waarden

Volgens de aardkundige monumenten brochure van de provincie Noord-Holland bevindt het industrieterrein Ruigoord zich op een voormalig eiland dat tijdens de Middeleeuwen in de Zuiderzee lag. Door de inpoldering van de Zuiderzee in de 20e eeuw is het eiland verbonden met het vasteland. Deze historische achtergrond maakt het terrein vanuit cultuurhistorisch oogpunt interessant.

Daarnaast zijn er op het terrein van Ruigoord verschillende geologische en geomorfologische verschijnselen te vinden. Zo bevinden zich hier oude duinen, veenweidegebieden en een aantal oude geulen van de voormalige Zuiderzee. Deze verschijnselen geven inzicht in de geologische geschiedenis van het gebied en zijn van belang voor het behoud van de biodiversiteit.

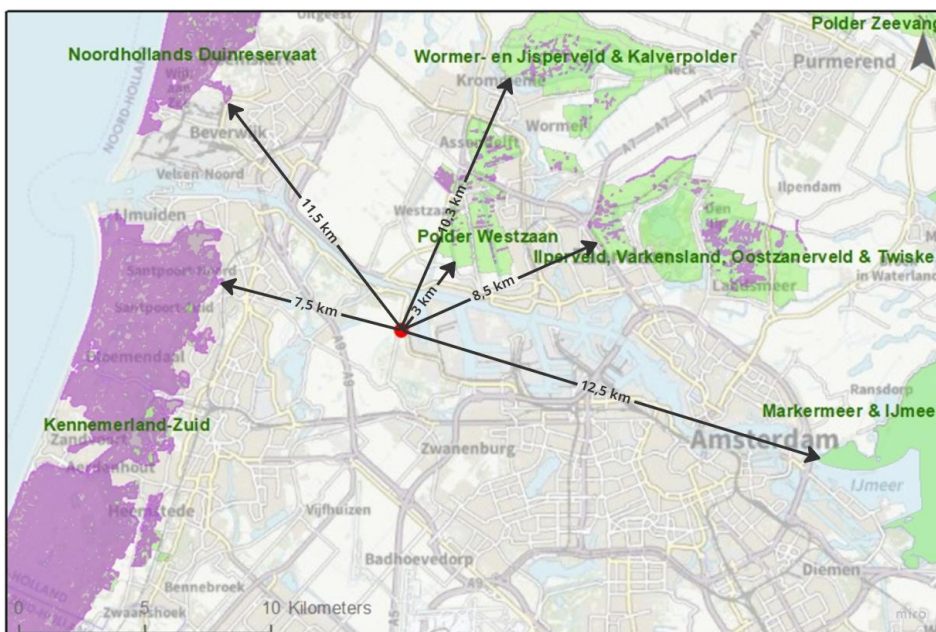
4.1.4 Natuur

In deze paragraaf wordt op hoofdlijnen gekeken naar de aanwezigheid van beschermde natuurgebieden. In het kader van het MER zal ook een soortenonderzoek worden uitgevoerd en zal daarvan een beschrijving worden opgenomen.

Natura-2000 gebieden

Het projectgebied ligt in de buurt van een aantal Natura-2000 gebieden. Dit zijn:

- Polder Westzaan (op circa 3 km afstand) is een stikstofgevoelig Natura-2000 gebied. Het gebied is een Habitatrichtlijn beschermingsgebied.
- Kennemerland Zuid (op circa 7,5 km afstand) is een stikstofgevoelig Natura-2000 gebied. Het gebied is een Habitatrichtlijn beschermingsgebied.
- IJperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske (op circa 8,5 km afstand) is een stikstofgevoelig Natura-2000 gebied. Het gebied is een Habitat- en Vogelrichtlijn beschermingsgebied.
- Noordhollands Duinreservaat (op circa 11,5 km) is een stikstofgevoelig Natura-2000 gebied. Het gebied is een Habitatrichtlijn beschermingsgebied.
- Wormer- en Jisperveld & Kalverpolder (op circa 10,3 km afstand) is een stikstofgevoelig Natura-2000 gebied. Het gebied is een Habitatrichtlijn beschermingsgebied.
- Markermeer & IJmeer (op circa 12,5 km afstand) is geen stikstofgevoelig Natura-2000 gebied. Het gebied is een Habitat- en Vogelrichtlijn beschermingsgebied.



Figuur 4.2: Locatie DBG Amsterdam (rood gemarkeerd), de omliggende Nederlandse Natura 2000-gebieden (groen gemarkeerd) en de daarin gelegen stikstofgevoelige habitats (paars gemarkeerd). Ondergrond: OpenTopo achtergrondkaart, PDOK

Overige natuurgebieden

Het plangebied wordt omringd door het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Aan de westzijde grenst het plangebied direct aan het NNN (zie figuur 4.3). Het natuurnetwerk is een netwerk van gebieden in Nederland waar de natuur voorrang heeft. Het netwerk helpt voorkomen dat planten en dieren in geïsoleerde gebieden uitsterven en natuurgebieden hun waarde verliezen.

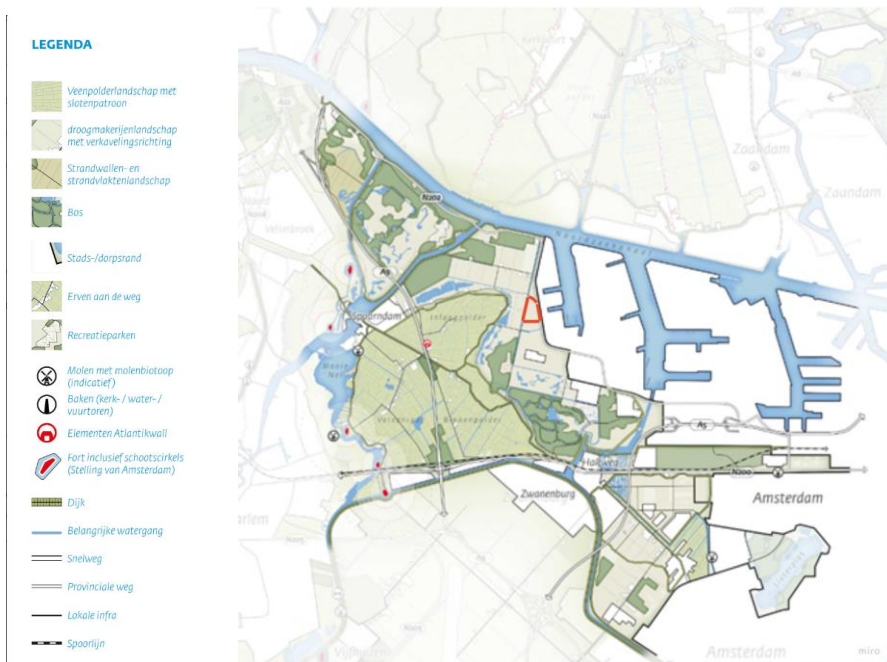


Figuur 4.3 Natuurnetwerk Nederland (plangebied rood omlijnd) (IPO, 2022)

4.1.5 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Landschap en cultuurhistorie

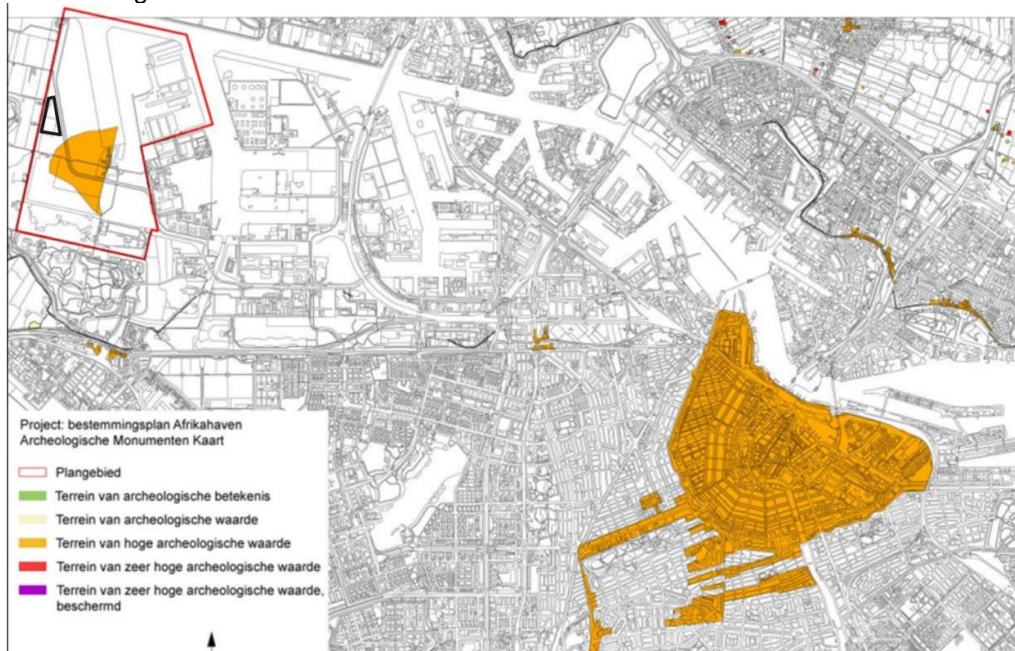
Het ensemble Spaarndam ligt tussen Haarlem en Amsterdam. Het ensemble bestaat uit veenpolder- en droogmakerijenlandschap. Aan de westzijde gaat het landschap van Zuid-Kennemerland over in het veenpolderlandschap van Spaarwoude. Aan de oostzijde begrenzen de havens en woongebieden van Amsterdam het ensemble. De havens zijn gevestigd in de droogmakerijen die ontstonden bij de aanleg van het Noorzeekanaal in het voormalige IJ. De Ringvaart van de Haarlemmermeer vormt de zuidgrens. Spaarwoude maakt deel uit van de Bufferzone Amsterdam-Haarlem tussen de stedelijk gebieden van de Metropoolregio Amsterdam (MRA). De Stelling van Amsterdam loopt aan de westzijde van dit ensemble. Het ensemble wordt doorsneden door de snelwegen A5, A9 en de N200.



Figuur 4.4: kernwaarden ensemble Spaarnwoude (plangebied rood omlijnd) (Provincie Noord Holland, z.d.)

Archeologie

Het plangebied ligt niet in één van de tien archeologisch waardevolle gebieden van de Provincie Noord-Holland. In het water van de Afrikahaven is in het verleden wel een slagtang gevonden. Volgens onderzoek door de gemeente Amsterdam ligt de Afrikahaven in een gebied met een hoge archeologische verwachting.



Figuur 4.5: archeologische verwachtingenkaart (plangebied zwart omlijnd) (gemeente Amsterdam, 2010)

4.1.6 Externe veiligheid

Het plangebied heeft als bestemming "milieuzone – 1" binnen "Bedrijf – 2". Hiervoor geldt dat kwetsbare objecten niet zijn toegestaan. Daarnaast geldt dat de hoogte van beperkt kwetsbare objecten binnen de gebiedsaanduiding "milieuzone – 1" buiten de gebiedsaanduiding veiligheidszone – Bevi mag niet meer bedragen dan vijf bouwlagen. Tot strijdig gebruik wordt het gebruik of laten gebruiken van gronden en bouwwerken ten dienste van kwetsbare objecten binnen de gebiedsaanduiding "milieuzone – 1" gezien.

In de directe omgeving van het plangebied zijn er een aantal aandachtspunten met betrekking tot de externe veiligheid. Het Noordzeekanaal is een aan- en afvoer route voor gevaarlijke stoffen. De risico zone hiervan komt echter niet tot het plangebied. Daarnaast lopen ten oosten en zuiden van het plangebied buisleidingen die gevaarlijke stoffen transporteren. Ook deze risico zones blijven ruim buiten de beoogde grenzen van het plangebied.

4.2 Autonome ontwikkeling

Een autonome ontwikkeling is een ontwikkeling die autonoom plaatsvindt, dat wil zeggen dat deze ook plaatsvindt als het planvoornemen niet doorgaat. In het MER zal per milieuaspect worden bezien welke autonome ontwikkelingen relevant zijn.

5. Reikwijdte en Detailniveau

5.1 Inhoud MER

De kern van het MER wordt gevormd door de beschrijving van de milieueffecten die als gevolg van de voorgenomen activiteiten worden verwacht ten opzichte van de referentiesituatie. Daarnaast moeten redelijke alternatieven/varianten voor de invulling van het gebied worden beschreven en op hun milieueffecten worden beoordeeld. Het milieueffectrapport zal de volgende onderdelen bevatten:

1. Een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd.
2. Een beschrijving van de voorgenomen activiteit en de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven of varianten.
3. Een overzicht van eerder vastgestelde plannen die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit.
4. Een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu en van de te verwachten autonome ontwikkeling van dat milieu (referentiesituatie).
5. Een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteit kan hebben en een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven.
6. Een vergelijking van de referentiesituatie en de voorgenomen activiteit op de relevante milieuaspecten.
7. Een beschrijving van de maatregelen om nadelige milieugevolgen te voorkomen, te beperken of teniet te doen.
8. Een overzicht van onzekerheden en de leemten in kennis van de onder 4) en 5) bedoelde beschrijvingen ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens.
9. Een zelfstandig leesbare samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieueffectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit.

5.2 Reikwijdte

In het MER wordt onderscheid gemaakt tussen de begrippen plangebied en studiegebied. Het plangebied is het gebied waar de voorgenomen activiteit mogelijk wordt uitgevoerd. Het plangebied is weergegeven in paragraaf 2.3.

Het studiegebied is het totale gebied waarin milieueffecten als gevolg van de realisering van de voorgenomen activiteiten in het plangebied kunnen optreden. Het studiegebied is dus omvangrijker dan het plangebied en kan per

milieuaspect verschillen. Voor milieuaspecten zoals bodem en archeologie treden de effecten alleen binnen het plangebied op (het studiegebied is hier gelijk aan het plangebied). Voor milieuaspecten zoals verkeer, geluid en luchtkwaliteit kunnen ook buiten het plangebied effecten optreden (het studiegebied is hier dus groter dan het plangebied). In het MER zal per milieuaspect worden toegelicht wat het relevante studiegebied is.

5.3 Detailniveau

5.3.1 Algemeen

Het detailniveau van de beoordeling en onderzoeken verschilt per criterium. Er kan op een kwantitatieve wijze of kwalitatieve wijze beoordeeld worden. De effectanalyses in het MER zijn in beginsel kwalitatief van aard (zonder berekeningen) en worden uitgevoerd door middel van een deskundigenoordeel. Waar nodig zal de effectanalyse kwantitatief (met berekeningen) worden uitgevoerd.

In het MER wordt in eerste instantie de effecten van de voorgenomen activiteit beschreven en beoordeeld. Vervolgens wordt bekeken of het toepassen van een van de varianten zou leiden tot andere (meer of minder) effecten.

5.3.2 Beoordelingskader

Het beoordelingskader bestaat uit verschillende aspecten. In onderstaande tabel is weergegeven welke aspecten beoordeeld worden, wat de bijbehorende beoordelingscriteria zijn en op welke wijze de beoordeling plaats zal gaan vinden.

Aspect	Beoordelingscriteria	Detailniveau beoordelingswijze
Natuur	Effect op Natura-2000	Kwantitatief (effecten op of wijzigingen in areaal of soorten, waaronder stikstofdepositie) en kwalitatief (verstoring tijdens uitvoering en in gebruiksfase)
	Effect op NNN-gebied	
	Effect op overige beschermde gebieden	
	Effect op beschermde flora en fauna	
	Effect op biodiversiteit	
Water	Effect op (grond)waterkwaliteit	Kwantitatief en kwalitatief
	Effect op (grond)waterkwantiteit	
	Effect op KRW-lichamen (ecologisch en chemisch)	
	Waterveiligheid	
Bodem	Bodemverontreiniging	Kwalitatief
	Effecten op de ondergrond (aardkundige waarden)	Kwalitatief
Duurzaamheid	Circulariteit (mate waarin gebiedseigen materiaal kan worden hergebruikt)	Kwantitatief en kwalitatief
	Energieverbruik en kansen voor duurzame energie	
	Afvalstromen	
	Verwerking van afvalstoffen	
Luchtkwaliteit	Effect op luchtkwaliteit door PM ₁₀ , PM _{2,5} en NO ₂	Kwantitatief
Lichthinder	Lichthinder door een toename van de lichtemissie in lux	Kwalitatief
Geurhinder	Effect op de geur emissie	Kwantitatief

Geluidhinder	Toename in geluidemissies (door een toename van de verkeersbeweging en als gevolg van industrielawaai)	Kwantitatief
Cultuurhistorie	Effect op aanwezige cultuurhistorische waarden	Kwalitatief
Archeologie	Effect op archeologische verwachtingswaarde	Kwalitatief
Landschap	Effect op landschappelijke waarden	Kwalitatief
Mobiliteit	Effect op verkeersveiligheid wegverkeer en scheepvaart	Kwantitatief en kwalitatief
	Effect op verkeersafwikkeling wegverkeer	
	Effect op bereikbaarheid scheepvaartverkeer	
Externe veiligheid	Effect op plaatsgebonden risico	Kwantitatief (10 ⁶ contour)
	Effect op het groepsrisico	Kwantitatief
Hinder tijdens aanlegfase	Mate waarin hinder tijdens aanleg optreedt, o.a. geluid en stofhinder, trillingen. NB. Verkeersoverlast en bereikbaarheid en effecten op natuur zijn onder ander criteria opgenomen.	Kwalitatief en waar relevant kwantitatief

Tabel 5.1 beoordelingskader

Bij elk criterium worden de effecten ook beoordeeld. Dit gebeurt aan de hand van de hieronder weergegeven schaal.

Score	Beoordeling van het effect
++	sterk positief effect t.o.v. referentiesituatie
+	positief effect t.o.v. referentiesituatie
0/+	bepert positief effect t.o.v. referentiesituatie
0	geen positief en geen negatief effect (t.o.v. referentiesituatie)
0/-	bepert negatief effect t.o.v. referentiesituatie
-	negatief effect t.o.v. referentiesituatie
--	sterk negatief effect t.o.v. referentiesituatie

Tabel 5.2 beoordelingsschaal

De effecten worden beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie, zie hoofdstuk 4.

6. De procedure

6.1 Procedurestappen

Voor dit MER worden de volgende stappen doorlopen:

1. Raadplegen bestuursorganen: bestuursorganen die met het project te maken krijgen, worden over de voorgenomen ontwikkeling geraadpleegd. De NRD is het document waarmee deze raadpleging wordt uitgevoerd. Betrokken partijen worden in de gelegenheid gesteld zienswijzen in te dienen met betrekking tot de inhoud van het op te stellen MER. Daarnaast wordt de notitie gedurende een periode van 6 weken ter visie gelegd en kan er door een ieder (mondeling of schriftelijk) een zienswijze worden ingediend. Ook wordt er in deze fase advies van de Commissie m.e.r. gevraagd. Op basis van de uitgebrachte adviezen en binnengekomen zienswijzen stelt het bevoegd gezag (Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied) de reikwijdte en het detailniveau voor het MER vast.
2. Opstellen MER en ontwerpbesluit: op basis van de NRD en de reacties daarop wordt vervolgens het MER opgesteld. In het MER worden de milieueffecten van het voornemen beschreven. Mede op basis van de resultaten van het MER wordt de aanvraag voor de omgevingsvergunning opgesteld.
3. Terinzagelegging MER en ontwerpbeschikking: het MER en ontwerpbeschikking liggen gedurende 6 weken ter inzage. Tijdens de tervisielegging kan een ieder mondeling of schriftelijk een reactie op de documenten geven.
4. Vaststelling omgevingsvergunning milieu: rekening houdend met eventueel ingediende zienswijzen stelt de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied de omgevingsvergunning vast en legt het besluit 6 weken ter visie. Tegen dit besluit staat beroep bij de rechter open.
5. Evaluatie en monitoring: nadat de plannen zijn gerealiseerd, dienen de werkelijk optredende milieueffecten in beeld te worden gebracht en geëvalueerd.

6.2 Te raadplegen instanties

Bij het bepalen van de reikwijdte en het detailniveau van het MER raadpleegt de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied in ieder geval de wettelijk voorgeschreven bestuursorganen (artikel 7.11b Wet milieubeheer).

De Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied is voornemens de volgende instanties over dit project te raadplegen:

- Provincie Noord-Holland
- Omgevingsdienst Noord-Holland Noord.
- Hoogheemraadschap Rijnlanden.
- Waterschap Amstel, Gooi en Vecht.
- Gemeente Amsterdam.
- Port of Amsterdam.
- Arbeidsinspectie.
- ILT.
- Veiligheidsregio Amsterdam en Amstelland.
- GGD.

6.3 Reacties

De provincie Noord-Holland zal in de openbare kennisgeving aangeven welke procedure wordt doorlopen. De NRD ligt gedurende zes weken voor iedereen ter inzage en er kunnen zienswijzen worden ingediend. In de kennisgeving is hiervoor nadere informatie opgenomen. Op basis van de ontvangen adviezen en zienswijzen wordt vastgesteld door de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied wat in het MER onderzocht moet worden.

Bijlage 1: Memo locatiebeoordeling Port of Amsterdam

Memo

Aan: Igor Pavlovic - DBG Bioenergy
Van: [REDACTED]
Afdeling: Commercie, Ruimte & Milieu
Telefoon: 06-10323881

Datum: 24 juli 2023
Onderwerp: Locatie beoordeling DBG Bioenergy Amsterdam

Geachte heer Pavlovic,

Op verzoek van DBG Bioenergy (DBG) maken wij via dit memo inzichtelijk hoe wij tot een locatiebeoordeling zijn gekomen voor de activiteiten van DBG in de haven van Amsterdam. Dit ter verduidelijking van de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) van de Milieueffectenrapportage (MER).

Werkwijze

Wanneer een partij geïnteresseerd is zich te vestigen in het Amsterdams havengebied, doorlopen wij bij Port of Amsterdam (PoA) een aantal stappen om te beoordelen of deze partij van toegevoegde waarde kan zijn voor haven, stad en omgeving en zo ja, welke locaties potentieel geschikt zijn voor de beoogde activiteiten. Om deze beoordeling goed te kunnen maken wordt er een integrale afweging gemaakt door een klantteam met diverse expertises, waaronder Infrastructuur, Ruimte & Milieu, Commercie, Strategie, Divisie Havenmeester en Juridische Zaken. Dit is ook het team dat de klant gedurende het vestigingsproces verder faciliteert en assisteert.

Van belang voor de beoordeling is de aansluiting op onze strategische doelstellingen, de mate van havengebondenheid en bijdrage aan lokale, regionale en landelijke uitdagingen en opgaves zoals energietransitie, circulariteit, energiezekerheid, etc.

Van belang voor de locatiebeoordeling zijn onder meer de geldende bestemmingsplannen, nautische ruimte, milieuruimte, daadwerkelijk beschikbare fysieke ruimte, benodigde infrastructuur, benodigde elektra-aansluiting, mogelijke samenwerking met bestaande klanten, en PoA's gebiedsvisie. De locatiebeoordeling maken wij op basis van de bij ons beschikbare informatie, waarbij op een aantal onderdelen de daadwerkelijke haalbaarheid gevalideerd moet worden met de betreffende instanties en organisaties (bijvoorbeeld de beschikbare elektriciteitsaansluiting bij Liander of mogelijke samenwerking met een naburige klant).

Locatiebeoordeling DBG

Het klantteam van PoA heeft positief geadviseerd over de potentiële toegevoegde waarde van DBG voor de Amsterdamse haven. De activiteiten van DBG maken gebruik van de (toekomstige) beschikbare kades en haveninfrastructuur (havengebondenheid), draagt bij aan de strategische doelstellingen van PoA op het gebied van uitgifte van grond aan circulaire procesindustrie en diversificatie naar non-fossiele activiteiten en daarnaast draagt DBG met de productie van biogas en/of bio-LNG bij aan de energietransitie en biedt het

tevens een circulair alternatief voor minerale meststoffen productie. Dit maakt DBG een prachtige aanvulling op de Amsterdamse haven met toegevoegde waarde voor haven, stad en regio.

Daaropvolgend heeft het klantteam een locatiebeoordeling gemaakt waarbij de locatie aan de Westpoortweg / Luandaweg als best geschikte locatie is voorgesteld aan DBG. Daarbij hebben de volgende afwegingen een rol gespeeld.

Omvang goederenvervoer per schip. De locatie is (via een transportband) bereikbaar voor binnenvaartactiviteiten. De aanvoer van 270.000 ton papierslib en export van meststof is significant maar niet voldoende om de nog beschikbare vrije locaties met diepzeekades voor in te zetten. We hebben ons daarom gericht op locaties in de nabijheid van binnenvaartkades én de mogelijkheid tot samenwerking met bestaande droge bulk terminals.

Samenwerkingsmogelijkheden. DBG staat open voor mogelijke samenwerking met droge bulk terminals. Ook voor PoA is dat interessant, deze terminals zijn vooralsnog veelal van kolenoverslag afhankelijk en zoeken alternatieve ladingstromen. Daarnaast zorgt dit voor minder beslag van nieuwe greenfield-locaties. Een locatie voor de fabriek van DBG in de nabijheid van een droge bulkterminal heeft daarom de voorkeur, waarbij de op en overslag van papierslib en meststof uitbesteed kan worden. Dit concept is mogelijk op de beoogde locatie, in samenwerking met Rietlanden.

Ruimte (ha). DBG heeft 8-10 hectare nodig in totaal, er is 9 hectare beschikbaar aan de Luandaweg, plus mogelijk 2 ha aan de Zanzibarhaven, waar eigen overslag mogelijk is.

Elektriciteitsaansluiting. Ten tijde van de aanvraag van DBG raakte het elektriciteitsnet in Amsterdam – midden en laagspanningsnet (Liander) – steeds verder belast. In een aantal verzorgingsgebieden in het oosten van het havengebied werd op dat moment de eerste congestiemaatregelen genomen. Aan de westzijde van het havengebied was op dat moment nog ruimte om nieuwe partijen aan te sluiten.

Geluidsruimte. Op het beoogde perceel is gemiddeld genomen ruimte voor 48db(A)/m² in de nacht en 61db(A)/m² overdag. Aan DBG is meegegeven te beoordelen of het mogelijk is binnen die geluidsruimte te opereren.

Bestemmingsplan. De door DBG beoogde activiteiten passen binnen het bestemmingsplan, er zijn geen ruimtelijke belemmeringen.

Gasinfrastructuur. De aanwezigheid van een lagedruk gasleiding van Liander in de buurt van het beoogde perceel biedt mogelijkheden voor ook eventueel levering van groen gas op het netwerk.

Duurzaam transport. Om vervoersbewegingen, maar ook CO₂ emissie en ook stikstofdepositie zoveel mogelijk te beperken hebben we DBG gevraagd de mogelijkheden van een transportband, dan wel emissievrij transport te onderzoeken om het transport te verzorgen van kade naar de locatie van de fabriek.

Gedurende het proces werd duidelijk dat Rietlanden op dat moment geen lange termijn afspraken kon maken met DBG over de opslag en verwerking van grondstof en eindproducten. Daarop heeft PoA naast het kavel aan de Westpoortweg/Luandaweg ook een kavel plus nog te realiseren binnenvaartkade aan DBG aangeboden ter hoogte van de Zanzibarhaven. Dit kavel is bestemd voor de aan -en afvoer en mogelijk opslag van goederen voor DBG waarbij de rest van het perceel aan de Afrikahaven / Zanzibarhaven vrij blijft voor activiteiten waar de beschikbaarheid van diepzeekades noodzakelijk is.

Mochten er nog vragen zijn naar aanleiding van de hierboven beschreven afwegingen en locatiebeoordeling, dan vernemen wij dat graag.

Namens Port of Amsterdam,

██████████ – Commercieel manager

██████████ – Projectmanager Ruimte & Milieu

Together with our clients
and the collective
knowledge of our 18,500
architects, engineers and
other specialists, we co-
create solutions that
address urbanisation,
capture the power of
digitalisation, and make our
societies more sustainable.
Sweco – Transforming
society together