

Concept
RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

Ons kenmerk	:	M01/0579 DMB 2010
Plaatsaanduiding	:	Zuiderzeeweg 42-44, Zeeburgereiland, Amsterdam
Projectbeschrijving	:	Het verlengen van de instandhoudingstermijn van een woongebouw met 31 tijdelijke studentenwoningen, voor een periode van 10 jaar
Behandeld door	:	R. Klinkenberg (DMB), S. Pieck (DRO)
Datum indiening	:	3 juni 2010

1. Projectbeschrijving

Het voorgenomen initiatief is gelegen in de Baaibuurt, in het herontwikkelingsgebied Zeeburgereiland in het oosten van gemeente Amsterdam. In het onderstaande figuur is de globale ligging van het plangebied weergegeven. Het project zelf (woongebouw met 31 tijdelijke studentenwoningen) betreft het roodgekleurde pand met het groene pijltje in het kaartje hieronder.

figuur: ligging projectgebied



In opdracht van Delta Forte BV / Stichting DUWO heeft Search Ingenieursbureau BV op 3 juni 2010 een bouwaanvraag ingediend voor het in stand houden van een woongebouw met 31 tijdelijke studentenwoningen aan de Zuiderzeeweg 42-44 te Amsterdam. Op de kaart horende bij de aanvraag staat dit gebouw aangemerkt als "Gebouw B".

Met deze aanvraag zijn op dezelfde dag (3 juni 2010) 2 andere bouwaanvragen ingediend voor bouwwerken op hetzelfde terrein:

- "Gebouw A": Bijeenkomstgebouw / dienstengebouw; Zuiderzeeweg 28
- "Gebouw C": Woonblokken met in totaal 52 woningen; Zuiderzeeweg 30-40

Omdat het hier drie losse bouwaanvragen betreft, zijn er ook drie ruimtelijke onderbouwingen opgesteld. Deze ruimtelijke onderbouwing heeft alleen betrekking op het gebouw op Zuiderzeeweg 42-44 ("Gebouw B").

Het gehele complex is ongeveer tien jaar geleden opgericht als asielzoekerscentrum. Ongeveer vijf jaar na ingebruikname is het complex verbouwd tot studentenhuysvesting. Hiervoor is destijds een tijdelijke bouwvergunning afgegeven. De tijdelijke termijn betreft vijf jaar, deze termijn is momenteel verstreken. Na ommekomst van deze termijn kan niet opnieuw een tijdelijke bouwvergunning worden afgegeven. Een bouwvergunning is in beginsel alleen nog te verstrekken op grond van een Projectbesluit ex artikel 3.10 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Aan het Projectbesluit kan een termijn worden gekoppeld.

2. Juridisch-Planologische situatie

Voor de beoogde locatie vigeert het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) (RB d.d. 2 maart 1938, nr. 88; GS d.d. 28 december 1938, nr. 69; KR d.d. 18 juli 1939, nr. 13). Op de plankaart van het AUP is het gebied waar de aanvraag betrekking op heeft aangeduid als "Vliegveld Watervliegtuigen".

De aanvraag is strijdig met deze bestemming. De aanvraag is ingediend op 3 juni 2010. Daarmee is op deze aanvraag het recht van toepassing van voor de inwerkingtreding van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo; 1 oktober 2010). Op grond van artikel 3.10 Wro kan een Projectbesluit worden genomen. Aan dit projectbesluit kan een termijn verbonden worden van 10 jaar.

Om het project te realiseren is door Dienst Milieu en Bouwtoezicht aangegeven dat een Projectbesluit-procedure, zoals bedoeld in artikel 3.10 Wet ruimtelijke ordening, doorlopen moet worden. Onderdeel van de betreffende procedure vormt deze voorliggende ruimtelijke onderbouwing. In deze ruimtelijke onderbouwing wordt gemotiveerd waarom kan worden afgeweken van het vigerende bestemmingsplan en dat het plan past binnen het toekomstig beleid. Onderdeel van de ruimtelijke onderbouwing is een toets van het plan aan ruimtelijke milieuaspecten en bijbehorende regelgeving. De ruimtelijke onderbouwing wordt voor een groot deel opgesteld door gemeente Amsterdam, aangevuld met aangeleverde informatie van de initiatiefnemer, bestaande uit de volgende onderdelen:

- omschrijving project en belang van de aanvrager;
- MER/MER-beoordeling;
- verkeerskundige aspecten;
- geluid;
- luchtkwaliteit;
- externe veiligheid;
- luchthaveninddelingsbesluit;
- bedrijven en milieuzonering;
- bodem (bodemverontreiniging);
- water (watertoets via Waternet);
- flora en fauna;
- cultuurhistorie en archeologie.

Bovenstaande punten zijn door Search beschouwd.

3. Planologische regeling in procedure (artikel 50 Woningwet)

Voordat de aanvraag is ontvangen, is voor het gebied Zeeburgereiland (exclusief het gebied horende tot RI-Oost) een Voorbereidingsbesluit ex artikel 3.7 Wro op 26 november 2009 voor een periode van 1 jaar in werking getreden (nummer raadsbesluit: 262/678; 20 november 2009). Dat Voorbereidingsbesluit is mede van toepassing op het gebied waar de bouwaanvraag betrekking op heeft. Er geldt zodoende voor bouwaanvragen waarvoor geen weigeringsgronden zijn een aanhoudingsplicht ex artikel 50 lid 1 van de Woningwet. Zoals aangegeven onder "2" hierboven, is de bouwaanvraag echter strijdig met het vigerende bestemmingsplan. Om deze reden geldt voor deze bouwaanvraag geen aanhoudingsplicht, de bouwaanvraag kan immers geweigerd worden. Voor verlening van een bouwvergunning hoeft daarom ook niet een aanhoudingsplicht doorbroken te worden.

4. Beleid Rijk, Provincie en gemeente

Het voornemen is niet strijdig met het vigerende Rijks-, Provinciale- en gemeentelijke beleid. Het voornemen is daarnaast een concrete invulling van de "Ontwikkelingsplan Zeeburgereiland; 13 april 2005", die voor het betrokken gebied een gemengd woon- en werkgebied voorstaat. Voorts is er een permanent tekort aan studentenhuisvesting in Amsterdam. In het rapport "Prognose Studentenhuysvesting; mei 2005" van de Dienst Onderzoek en Statistiek wordt dit aangegeven. Voor het jaar 2010 is in dit rapport een tekort aan tussen de 5.900 en 11.000 studentenwoningen ingeschat.

5. Milieuaspecten

MER / MER-beoordeling

Op de aanleg, wijziging of uitbreiding van een of meer recreatieve of toeristische voorzieningen is het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) van toepassing. Doelstelling van een m.e.r is om het milieubelang mee te wegen bij besluiten over plannen en projecten met grote nadelige milieugevolgen. Het Besluit m.e.r. geeft limitatief de activiteiten aan waarvoor een m.e.r.-plicht geldt (bijlage C bij het Besluit) en activiteiten waarvoor de m.e.r.-beoordelingsplicht geldt (bijlage D bij het Besluit). In het laatste geval moet worden afgewogen of een m.e.r. noodzakelijk is.

De m.e.r.-beoordelingsplicht geldt voor onderhavig project zodra ten behoeve van de horecagelegenheid sprake is van 250.000 bezoekers of meer per jaar en als er anderszins belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu te verwachten zijn, die zonder m.e.r.-beoordeling of milieueffectrapportage niet bij de besluitvorming betrokken zouden worden. De m.e.r.-plicht geldt vanaf 500.000 bezoekers per jaar.

Ten behoeve van de ontwikkelingen op het gehele Zeeburgereiland is in 2008 een Milieueffectrapport (MER) opgesteld. Dit MER was procedureel gekoppeld aan het eerste plan dat zag op de uitvoering van (een deel van) de ontwikkelingen: de vrijstelling (ex artikel 19.2 van de oude Wet op de Ruimtelijke Ordening) voor het bouwrijp maken van het RI-Oostterrein.

De bouwaanvraag betreft enerzijds geen zelfstandige m.e.r.-(beoordelings)plichtige activiteit en anderzijds past de aanvraag ruimschoots in de ontwikkelingen, die in het

MER uit 2008 zijn onderzocht. Gezien het bovenstaande zijn er geen redenen om aan het Projectbesluit een m.e.r.-procedure te koppelen.

Verkeerskundige aspecten

In relatie tot deze bouw aanvraag (woongebouw met 31 tijdelijke studentenwoningen) is ten behoeve van de berekening van de verkeersaantrekkende werking met behulp van een rekentool van het CROW een quick-scan uitgevoerd. Uit die quick-scan blijkt, dat dit project 106 motorvoertuigbewegingen per etmaal van een gemiddelde weekdag genereert, en 112 motorvoertuigbewegingen per etmaal van een gemiddelde werkdag. Daarbij is onder andere uitgegaan van gemiddelde huurwoningen zonder garage. Het betreft hier echter geen reguliere huisvesting, maar studentenhuishouding. Studenten maken doorgaans minder gebruik van auto's, onder andere omdat zij beschikken over een OV-kaart. Om deze reden kan worden aangenomen dat de berekende verkeersbewegingen nog lager zullen uitvallen dan hierboven aangegeven. Voor het geringe autoverkeer dat dit project genereert, wordt aangenomen dat dat verkeer op zal gaan in het autonome verkeer, en daarom geen nieuwe knelpunten veroorzaakt.

Geluid

Een van de grondslagen voor de ruimtelijke afweging is de Wet geluidhinder (Wgh). De Wet geluidhinder bevat geluidnormen en richtlijnen met betrekking tot de toelaatbaarheid van geluidsniveaus als gevolg van rail- en wegverkeerslawaai en industrielawaai. Op grond van de Wet geluidhinder gelden zones rond geluidbronnen met een grote geluiduitstraling, zoals (spoor)wegen en industrieterreinen. De belangrijkste bestaande geluidzones bevinden zich langs bestaande wegen en spoorwegen, rond grote bestaande industrieterreinen en rondom bestaande luchtvaartterreinen.

De geluidbronnen die in het onderhavige gebied spelen zijn:

- wegverkeer op de IJburglaan en de Zuiderzeeweg
- het tracé van de IJ-tram
- industrielawaai vanuit het Oostelijk-Havengebied Zeeburg

De aanvraag betreft een gebied dat geheel buiten de geluidszone rondom het Oostelijk-Havengebied-Zeeburg ligt.

Een woongebouw met 31 tijdelijke studentenwoningen wordt conform de Wet geluidhinder aangemerkt als een geluidgevoelige bestemming.

Voor het plan is een akoestisch onderzoek (kenmerk: 10126C.R01a d.d. 21 december 2010) uitgevoerd en de situatie beoordeeld aan de hand van de Wet geluidhinder. Doel van dat onderzoek is het bepalen van de geluidbelasting binnen het plangebied voor zover deze wordt veroorzaakt door het relevante weg- en railverkeer en de industrieterreinen.

De woningen liggen in de geluidzone van de IJburglaan/Piet Heintunnel en de Zuiderzeeweg. Voor de Eilandweg geldt een maximale rijsnelheid van 30 km/uur. Ondanks het feit dat er geen sprake is van een zone langs deze weg, is in het voorliggende onderzoek de geluidbelasting ten gevolge van de Eilandweg toch berekend, omdat:

- de gemeente in het kader van een goede ruimtelijke onderbouwing, de belangen van het realiseren van het bouwplan af moet wegen tegen de mogelijke hinder door de geluidbelasting;
- bij het realiseren van de woningen deze geluidbelasting meegenomen kan worden bij de beoordeling van de geluidwering in het kader van het Bouwbesluit. Hiermee wordt het woonklimaat verbeterd.

Het bouwplan ligt ook binnen de geluidzone van het railverkeer op de tramverbinding "IJburg".

Uit het onderzoek blijkt dat de geluidbelasting ten gevolge van:

- het verkeer op de IJburglaan/Piet Heintunnel en de Zuiderzeeweg bij het gebouw hoger is dan de voorkeurswaarde, maar ruim lager dan de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting;
- het verkeer op de Eilandlaan (30 km/uur) maximaal 41 dB bedraagt op het gebouw. Dit is ruim lager dan de voorkeurswaarde uit de Wet geluidhinder, zoals deze geldt voor gezoneerde wegen.
- de IJtram maximaal 42 dB bedraagt op het gebouw. Dit is ruim lager dan de voorkeurswaarde van 55 dB uit de Wet geluidhinder, zoals deze geldt voor railverkeer.

Gezien de situatie en de berekende waarden zijn er binnen het bouwplan geen reële maatregelen mogelijk om de geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer bij het gebouw te reduceren tot maximaal 48 dB (de voorkeurswaarde). Om het gebouw in gebruik te kunnen nemen als studentenwoning, moet de gemeente Amsterdam hogere waarden ten gevolge van het wegverkeerslawaai vaststellen en vastleggen in het kadaster, zoals aangegeven in onderstaande tabel. Het gebouwen beschikt over één of meerdere stille gevels.

Tabel: Samenvatting vast te stellen hogere waarden in dB

Gebouw	IJburglaan/Piet Heintunnel	Zuiderzeeweg
8	49	52

In het Amsterdams Geluidbeleid is aangegeven dat, indien er minimaal één hogere waarde nodig is, de cumulatieve waarde bepaald moet worden voor alle geluidbronnen. Volgens het Amsterdamse beleid is er sprake van een onaanvaardbare geluidbelasting, indien de gecumuleerde geluidbelasting meer dan 3 dB hoger is dan de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting. In de voorliggende situatie moet de cumulatie van de IJburglaan en de Zuiderzeeweg bepaald worden. Uit de toetsing blijkt dat de gecumuleerde geluidbelastingen ruim lager zijn dan de toetsingswaarde overeenkomstig het Amsterdams Geluidbeleid.

Het toetsingskader omtrent geluid legt het voorliggende project geen beperkingen op.

Luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 is de paragraaf 5.2 van de Wet milieubeheer gewijzigd (Hoofdstuk 5 titel 2 Wm, Staatsblad 2007, 414) en zijn in bijlage 2 van de Wet milieubeheer vernieuwde luchtkwaliteitseisen opgenomen. Gelijktijdig zijn de ministeriële regeling Beoordeling luchtkwaliteit 2007 (Staatscourant 2007, 220), het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) (Besluit NIBM) en de bijbehorende

ministeriële Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) (Regeling NIBM) in werking getreden. Een belangrijk element uit deze wetswijziging is het begrip 'niet in betekenende mate' (NIBM).

Luchtkwaliteitseisen vormen nu geen belemmering voor ontwikkelingen als:

- geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde; of
- een project, al dan niet per saldo, niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit leidt; of
- een project niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging; of
- een project is opgenomen in een regionaal programma van maatregelen of in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) dat in werking treedt nadat de EU derogatie heeft verleend.

In het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) (Besluit NIBM) en de bijbehorende ministeriële Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) (Regeling NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. Op verzoek van de Nederlandse overheid heeft de EU verlenging van de termijn (derogatie) gegeven waarbinnen de luchtkwaliteitseisen gerealiseerd moeten zijn. Per 1 augustus 2009 is het NSL vastgesteld (een belangrijke voorwaarde voor het verkrijgen van de derogatie). Hierdoor kan volledig gebruik worden gemaakt van deze derogatie. Bovendien is de definitie van 'niet in betekenende mate' verlegd van 1% naar 3% van de grenswaarde voor NO₂ en PM₁₀. De 3% komt overeen met 1,2 microgram/m³ (µg/m³) voor zowel PM₁₀ als NO₂.

In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Ook als het bevoegd gezag op een andere wijze, bijvoorbeeld door berekeningen, aannemelijk kan maken dat het geplande project NIBM bijdraagt, kan toetsing van de luchtkwaliteit achterwege blijven.

Als een project voor één stof de 3%-grens overschrijdt, dan verslechtert het project 'in betekenende mate' de luchtkwaliteit. De 3%-norm is in de Regeling niet in betekenende mate uitgewerkt in concrete voorbeelden, waaronder:

- woningbouw: 1.500 woningen netto bij één ontsluitende weg en 3.000 woningen bij twee ontsluitende wegen;
- kantoorlocaties: 100.000 m² brutovloeroppervlak bij één ontsluitende weg en 200.000 m² brutovloeroppervlak bij twee ontsluitende wegen.

In onderhavig geval zijn in relatie tot de Regeling niet in betekenende mate niet alleen de 31 studentenwoningen horende bij deze aanvraag, maar ook de naastgelegen 52 studentenwoningen en het bijeenkomstgebouw tezamen beschouwd. Op grond hiervan kan worden geconcludeerd dat 83 studentenwoningen plus een bijeenkomstgebouw vallen onder een categorie als bedoeld in de Regeling niet in betekenende mate. Om deze reden behoeven deze 3 projecten niet nader te worden onderzocht. Daarmee wordt voor dit project (en ook de 52 studentenwoningen en het bijeenkomstgebouw) voldaan aan het toetsingskader omtrent luchtkwaliteit.

Externe veiligheid

Onderzoek

De externe veiligheid wordt bepaald door aanwezigheid van gevaarlijke stoffen (productie, gebruik, opslag en vervoer) in en rond het projectgebied. Veiligheidsafstanden tussen activiteiten met gevaarlijke stoffen en (beperkt) kwetsbare objecten moeten ervoor zorgen dat bij een eventuele calamiteit het aantal dodelijke slachtoffers beperkt blijft.

In de analyse zijn bestaande risicovolle activiteiten in de omgeving van het project beschouwd en getoetst aan vigerende wet- en regelgeving ten aanzien van externe veiligheid. Ook de invloed van het project op de omgeving en de kwetsbaarheid van het project in zowel huidige als toekomstige situatie is beschouwd. Op basis hiervan zijn aanbevelingen geformuleerd voor verdere vormgeving van het voorgenomen project.

Door Schoonderbeek en Partners Advies BV is een quickscan externe veiligheid uitgevoerd (projectnummer 10126D.N01, d.d. 28 mei 2010). Het doel van de quickscan is om een uitspraak te kunnen doen, of voor het initiatief verder (kwantitatief) onderzoek nodig is op dit vlak. Met de quickscan zijn risicobronnen in de omgeving van het plangebied geïnventariseerd, voor zover het plangebied zich binnen hun invloedsgebied bevindt. Op basis van de verzamelde informatie is een schatting gegeven van eventuele vervolgacties.

In het veiligheidsbeleid wordt gewerkt met afstanden of gebieden. Voor het bestemmingsplan zijn twee gebieden van belang, te weten:

- PR-gebied: gebied waar plaatsgebonden risiconormen (PR) gelden en getoetst moeten worden.
- Invloedsgebied: gebied waar beoordeling en verantwoording van het groepsrisico (GR) nodig is.

Op basis van het onderzoek kan worden geconcludeerd dat:

1. als gevolg van inrichtingen waar risicovolle activiteiten plaatsvinden is geen belemmering voor de ontwikkeling van het plangebied;
2. als gevolg van transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen is geen belemmering voor de ontwikkeling van het plangebied;
3. als gevolg van vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg is geen belemmering voor de ontwikkeling van het plangebied;
4. het vervoer van gevaarlijke stoffen over het water vormt geen belemmering voor de planontwikkeling;
5. het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor vormt geen belemmering voor de planontwikkeling;
6. het vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht vormt geen belemmering voor de planontwikkeling.

Samenvatting Brandweeradvies

Incidenten met gevaarlijke stoffen zijn schaars maar hebben in potentie een zeer grote omvang. Door het transport van LPG over de weg op het traject IJburglaan – Zuiderzeeweg nabij het plangebied moet de hulpverlening rekening houden met de mogelijke gevolgen van een ongeval met een LPG tankwagen.

Een ongeval met een LPG tankwagen kan leiden tot de scenario's BLEVE en wolkbrand. De primaire gevolgen van deze scenario's zijn niet of nauwelijks te bestrijden. De hulpverlening zal zich voornamelijk richten op het bestrijden van secundaire branden en het helpen van gewonde slachtoffers. Doordat het plan voorziet in een groot aantal

personen in het effectgebied kan bij een ramp het aantal gewonde slachtoffers zo groot zijn dat de hulpvraag groter is dan het hulpaanbod. De risicobeperkende maatregelen die in overweging genomen kunnen worden zijn samengevat in de tabel hieronder. De nadruk ligt op het voorlichten en tijdig alarmeren van bewoners en het ontsluiten van de westkant van het plangebied. De voorgestelde maatregelen dragen vooral bij aan een grotere zelfredzaamheid.

Geadviseerd wordt om de gevolgen van de ongevalsscenario's en de mogelijke risicobeperkende maatregelen te betrekken bij de afweging voor het nemen van de beslissing over de vestiging van de studentenwoningen op het Zeeburgereiland.

Tabel: Te overwegen risicobeperkende maatregelen en een inschatting van de bijdrage.

<i>Risicobeperkende bronmaatregelen</i>	<i>Bijdrage</i>
Geen	
<i>Risicobeperkende Effectmaatregelen</i>	<i>Bijdrage</i>
1. Mogelijkheden onderzoeken om bij de constructie van de gebouwen rekening te houden met een BLEVE .	+
2. Bereikbaarheid en bluswatervoorziening conform landelijke richtlijn. Gebied vanaf de westkant toegankelijk maken voor hulpdiensten.	+
<i>Maatregelen Zelfredzaamheid</i>	<i>Bijdrage</i>
3. Vluchtmogelijkheden verbeteren aan de westkant van het plangebied.	+
4. Communicatie vooraf over risico's en hoe te handelen bij incidenten.	+
5. Tijdig waarschuwen.	+

+++ zeer gunstig effect op de risico's

++ gunstig effect op de risico's

+ licht gunstig effect op de risico's

Voor het groepsrisico dient verantwoording te worden gegeven door het bevoegde gezag. De door Schoonderbeek en Partners B.V. uitgewerkte Verantwoording groepsrisico externe veiligheid van 2 februari 2011 (projectnummer 10126D.R02) is een bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing.

In de Verantwoording groepsrisico wordt, op grond van de notitie Externe veiligheid studentenhuisvesting Zeeburgereiland van 14 december 2010 (als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing gevoegd), de conclusie getrokken dat de realisatie van de studentenhuisvesting niet leidt tot een berekenbare toename van het groepsrisico en dat aan de normen voor het plaatsgebonden risico wordt voldaan. Wel is sprake van een

bestaande overschrijding van de oriëntatiewaarde (met een factor 1.17). Daarbij wordt opgemerkt dat de oriëntatiewaarde geen "harde" norm is, maar een richtwaarde waarvan kan worden afgeweken.

Uit de Verantwoording groepsrisico komt voorts naar voren dat het verbeteren van de bestaande gebouwen (de 1^e geadviseerde risicobeperkende maatregel van de brandweer) financieel geen haalbare optie is, zodat het uitvoeren van de het door de brandweer voorgestelde onderzoek op dit punt niet zinvol wordt geacht. Het gebied vanaf de westkant toegankelijk maken voor hulpdiensten en het verbeteren van de vluchtmogelijkheden aan de westzijde (de 2^e en 3^e geadviseerde risicobeperkende maatregelen van de brandweer) zijn geen opties, omdat al de terreinen daar zijn verhuurd aan andere partijen. Het zou niet financieel haalbaar zijn, om ten behoeve van die vluchtroutes gronden te onteigenen. De overige door de brandweer geadviseerde maatregelen (met betrekking tot bluswatervoorzieningen en communicatie) zullen door de initiatiefnemer worden getroffen.

In het rapport van Schoonderbeek en Partners Advies B.V. wordt de conclusie getrokken dat door de zelfredzaamheid die van studenten, in combinatie met de mogelijkheden voor hulpverlening verwacht mag worden, het groepsrisico op basis van de uitgevoerde integrale kwalitatieve beoordeling neutraal scoort. In verband daarmee wordt de realisatie van het plan door het bevoegde gezag verantwoord geacht.

Luchthavenindelingsbesluit

Het LIB legt geen beperkingen op aan het project.

Bedrijven en milieuzonering

Een goede ruimtelijke ordening voorziet in het voorkomen van voorzienbare hinder en gevaar door milieubelastende activiteiten. Sommige activiteiten die in een bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, veroorzaken milieubelasting voor de omgeving. Andere activiteiten moeten juist beschermd worden tegen milieubelastende activiteiten. Door bij nieuwe ontwikkelingen voldoende afstand in acht te nemen tussen milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven) en gevoelige functies (zoals woningen) worden hinder en gevaar voorkomen en wordt het bedrijven mogelijk gemaakt zich binnen aanvaardbare voorwaarden te vestigen.

Voor het bepalen van de milieuzonering is gebruikgemaakt van de geactualiseerde handreiking (maart 2009): Bedrijven en milieuzonering (het zogenoemde groene boekje) van de VNG.

Het project betreft een functie die als milieugevoelige functie is te bestempelen in relatie tot het bovenstaande.

Voor het project is geen milieuvergunning op grond van de Wet milieubeheer vereist.

Aan de Zuiderzeeweg en de Zuider IJdijk zijn momenteel veel bedrijven gevestigd. De omgeving van de planlocatie behoort tot een gemengd gebied. Dit is een gebied met matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. De richtafstanden uit bijlage 1 van de VNG-bundel kunnen met één afstandsstap worden verlaagd indien sprake is van omgevingstype gemengd gebied. Aangezien alle bedrijven op meer dan 10 m van de

gevels van de studentenwoningen zijn gevestigd, zijn de bedrijven met milieucategorie 1 en 2 niet relevant.

De dichtstbijzijnde te ontwikkelen milieubelastende functies ten oosten van de Zuiderzeeweg (scholen, gezondheidszorg, kinderopvang) komen volgens het bestemmingsplan RI-Oost te liggen op minimaal 270 m afstand van het plangebied. Deze milieubelastende functies mogen volgens het bestemmingsplan niet hoger zijn dan milieucategorie 3.1. Bij milieucategorie 3.1 hoort een minimale richtafstand van 50 m. Gezien de werkelijke afstand van 270 m zijn deze milieubelastende functies niet relevant.

Op 26 november 2010 heeft de initiatiefnemer van de gemeente Amsterdam een overzicht van de aanwezige bedrijven ontvangen. Op 1 december heeft de initiatiefnemer een update van deze lijst ontvangen, waaruit blijkt dat een aantal bedrijven van deze lijst kan worden afgevoerd. Tijdens het locatiebezoek van 15 december 2010 bleken er al weer bedrijven te zijn vertrokken. De locatie is een dynamisch geheel.

In onderstaande tabel zijn de relevante bedrijven in de omgeving opgenomen met de daarbij te hanteren richtafstanden uit bijlage 1 van de VNG bundel en de werkelijke afstanden. Aangezien niet alle inrichtingsgrenzen volledig duidelijk zijn, zijn de diverse autogarages, werkplaatsen, scheepsreparatiebedrijven en dergelijke gegroepeerd weergegeven op 1 terrein. De werkelijke afstanden zoals die in onderstaande tabel genoemd, zijn daarom gemeten tot aan de grens van dit terrein.

Tabel : Overzicht bedrijven (categorie 3 en meer) rond het plan incl. richtafstanden

Naam	Omschrijving*	Adres	SBI-2008	Richtafstand (m)	Werkelijke afstand (m)	Categorie
Camping Zeeburg	Camping	Zuider IJdijk 20	553 552	50	> 200	3.1
Honden-dressuur "De Gabber"	Hondendressuur terrein	Zuider IJdijk 30	94991	50	130	3.1
MK Garage	Reparatie motorvoertuigen (met spuitinrichting)	Zuider IJdijk 34	45204	50	135	3.1
Wings constructie	Reparatie motorvoertuigen (met spuitinrichting)	Zuider IJdijk 36	45204	50	15	3.1
Onbekend (opslag steiger materiaal)	Verhuur roerende goederen n.e.g.	Zuider IJdijk 36	772	30	40	3.1
Slurink BV	Groothandel in vloeibare brandstoffen (voor schepen)	Zuider IJdijk 100A	46712	200	275	4.1
Verwer-kingsbedrijf Afvalver-brandings Slakken BV	Afvalverbrandin gsinrichting (thermisch vermogen > 75 MW)	Zuider IJdijk 80	382	300	345	4.2
Peek/R, Holland-sportboat centre BV, Wake-out	Jachthaven met diverse voorzieningen	Zuiderzeeweg 2	932	50	228	3.1

Geur

Voor eventuele geurhinder is de spuitcabine van Wingsconstructie relevant. Tijdens het bedrijfsbezoek is gebleken dat de afzuiging van de spuitcabine is voorzien van 2 ontgeuringsfilters voorzien van goede controle systemen. Er is derhalve geen geurhinder te verwachten.

Conclusie

Om te beoordelen of een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van woningen kan worden gerealiseerd is in onderhavige onderzoek uitgegaan van de in de omgeving aanwezige bedrijven. Er is namelijk geen bestemmingsplan vastgesteld voor dit gebied. Om ervoor te zorgen dat zich in de toekomst in de omgeving van de studentenwoningen geen bedrijven vestigen die alsnog hinder kunnen veroorzaken bij de studentenwoningen, wordt geadviseerd de gemeente Amsterdam te verzoeken een bestemmingsplan vast te stellen voor het naast de studentenwoningen gelegen bedrijven terrein, en daarbij een goede inwaartse zonering te realiseren. Op basis van de bedrijfsactiviteiten van de momenteel in de omgeving van de studentenwoningen aanwezige bedrijven kan worden geconcludeerd dat deze een goed woon- en leefklimaat in het plangebied niet in de weg staan.

Bodem

Voor bodem en bodemverontreiniging is de Wet bodembescherming (Wbb) inclusief de aanvullende besluiten leidend. In de Wbb wordt een algemeen beschermingsniveau ingesteld voor de bodem ten aanzien van het voorkomen van nieuwe verontreiniging van de bodem.

De Wbb geeft regels voor bodemverontreiniging, waarvan sprake is als het gehalte van een stof in de grond of in het grondwater de voor die stof geldende streefwaarde overschrijdt. Of een verontreiniging acceptabel is, hangt af van de aard van de verontreiniging en van de bestemming van de gronden.

Voor de planlocatie is een historisch bodemonderzoek uitgevoerd conform NEN 5725 door Search Ingenieursbureau (26 mei 2010). Door middel van het uitgevoerde onderzoek is inzicht verkregen of er sprake is van een verdenking van mogelijke bodemverontreinigingen op de onderzoekslocatie.

Uit de resultaten van het historisch onderzoek blijkt dat in het verleden diverse bodemonderzoeken op de locatie zijn uitgevoerd. De resultaten uit deze onderzoeken geven veelal hetzelfde beeld. In de omgeving zijn alleen in de bovenste bodemlaag verontreinigingen aanwezig. Het gaat om lichte PAK verontreiniging en een aantal lokale matige en sterke verontreinigingen met PAK en minerale olie. Er zijn geen verontreinigingen in het grondwater bekend voor de onderzoekslocatie.

Op basis van de resultaten van het historisch onderzoek is de locatie niet verdacht met betrekking tot eventuele bodemverontreiniging. De eventuele risico's ten aanzien van bodemverontreiniging worden met het oog op de voorgenomen voortzetting van de huidige activiteiten als laag ingeschat.

Water

Sinds 2003 is het doorlopen van de watertoets wettelijk verplicht voor alle ruimtelijke plannen en besluiten. Het doel van de watertoets is, om in overleg tussen de

initiatiefnemer en de waterbeheerder aandacht te besteden aan de waterhuishoudkundige aspecten, zodat de waterhuishoudkundige doelstellingen worden gewaarborgd. De uitgangspunten voor het watersysteem dienen op een juiste wijze in het plan te worden verwerkt. Voor onderhavig project is Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht de waterbeheerder. Het Hoogheemraadschap heeft zijn bevoegdheden betreffende de watertoets gedelegeerd aan Waternet.

Door Schoonderbeek en Partners Advies BV is in opdracht van Search Ingenieursbureau BV een watertoets uitgevoerd (projectnummer 10126A.R02, d.d. 28 mei 2010). Aan de bebouwing en de verharding op het terrein van de studentenwoningen aan de Zuiderzeeweg 28-46 wijzigt niets ten opzichte van de huidige situatie.

De maaiveldhoogte varieert van circa 0,09 m + N.A.P. t/m 0,83 m + N.A.P. Door de provincie Noord-Holland, hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht en het Waternet is aangegeven dat de grondwaterstand bijna gelijk is aan het niveau van het IJ (peil 0,40 m - N.A.P.). Ten behoeve van het MER onderzoek is in 2006 de grondwaterstand en de bodemopbouw bepaald. Hieruit blijkt dat de grondwaterstanden variëren van -0,70 tot -1,10 -mv. In het gebied is sprake van inzijging naar het watervoerende pakket. De bodem bestaat voornamelijk uit zand- en kleilagen.

Door Witteveen en Bos is in 2008 ten behoeve van de herontwikkeling van het Zeeburgereiland een MER studie gedaan. Hierin wordt aangegeven dat de bodemgesteldheid zodanig slecht is, dat om voldoende water te bergen minstens 10 % van het oppervlak moet worden ingericht als oppervlaktewater.

Op basis van de uitgangspunten van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht is allereerst gekeken naar de mogelijkheid om het hemelwater te infiltreren. Door de bodemsamenstelling is de bodem matig doorlatend, daarbij komt de hoge grondwaterstand. Infiltratie van afstromend hemelwater in de bodem is daarom slechts minimaal mogelijk. Daarom wordt voorgesteld de huidige situatie met het bestaande gescheiden rioleringsysteem te handhaven, omdat de bestaande situatie ongewijzigd blijft.

Tijdens de watertoetsprocedure is het waternet erbij betrokken. Het waternet is het uitvoerend bedrijf van het Hoogheemraadschap voor het plangebied. Het waternet heeft gereageerd in een brief (kenmerk: 2010.034997, d.d. 2 december 2010), waaruit blijkt dat de huidige situatie van het plangebied als verhard oppervlak is meegenomen in de waterhuishouding van het Zeeburgereiland. Daarbij wordt vermeldt dat de huidige inrichting van het verhard oppervlak al in de hoeveelheid oppervlaktewater voor het Zeeburgereiland is opgenomen. Buiten de toename aan verhard oppervlak (groter dan 1.000m²) van de huidige situatie is voor het plangebied geen compensatie in open water op het Zeeburgereiland nodig.

Uit de watertoets blijkt dat het hemelwater afkomstig van de aanwezige bebouwing en verharding op een gescheiden rioleringsysteem wordt gebracht. Het bestaande systeem wijzigt niet in de toekomstige situatie. Gezien de huidige situatie hetzelfde blijft en de watercompensatie voor het verhard oppervlak al is opgenomen in het plan, kan de huidige situatie gehandhaafd blijven.

Aandachtspunt bij het ontwikkelen van het project is dat ten behoeve van eventuele aanpassingen aan de gevel uitloogbare materialen worden vermeden.

Flora en fauna

De natuurwetgeving in Nederland kent twee sporen: de soortenbescherming en de gebiedsbescherming. Hiervoor zijn twee wetten vigerend: de Natuurbeschermingswet 1998 en de Flora- en faunawet. In beide wetten zijn naast het nationaal natuurbeschermingsbeleid ook tal van internationale verdragen en richtlijnen verankerd, zoals de Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn.

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van een Habitat- en Vogelrichtlijngebied en valt niet binnen een, volgens de Natuurbeschermingswet aangewezen, beschermd gebied.

Door Els & Linde b.v. is een quick-scan ecologie uitgevoerd (projectnummer 10.051, mei 2010). De waarnemingen die tijdens het veldonderzoek zijn gedaan zijn hierna weergegeven.

De plantsoenen zijn begroeid met een bloemrijk grasland met overwegend soorten van droge, voedselarme zandige standplaatsen. Plaatselijk zijn ook soorten van meer voedselrijke groeiplaatsen gevonden. Het grasland is niet vegetatiekundig in te delen, Langs de weg staan enkele Ratelpopulieren (*Populus Tremula*) en langs de oevers van de sloten riet (*Phragmites Australis*) en soorten van voedselrijke groeiplekken als Reuzenberenklauw (*Heraclum Mantegazzianum*). Het water in de sloten is voedselrijk, terwijl er vrijwel geen waterplanten aanwezig zijn. Er zijn geen beschermde planten aangetroffen of te verwachten.

De bouwwerken zijn van hout en hebben geen geschikte holten voor vleermuizen of vogels. Er zijn met zekerheid geen vaste verblijfplaatsen van vleermuizen of gebouwbewonende vogels aanwezig. In het bosje met Ratelpopulier broedt een Merel (*Turdus Merula*) en mogelijk nog enkele andere zangvogels. Er zijn geen nesten van vogels met een vaste verblijfplaats aangetroffen of te verwachten. De waterpartijen zijn niet geschikt voor strikt beschermde amfibieën zoals de Rugstreeppad (*Epidalea Calamita*) en waarschijnlijk ook niet voor beschermde vissoorten. Aangezien er geen plannen zijn met de waterpartijen of de oevers is hier geen specifieke aandacht aan besteed. Vanwege de geïsoleerde ligging en het intensieve gebruik van de omgeving is de aanwezigheid van de Ringslang (*Natrix Natrix*) zeer onwaarschijnlijk. Er zijn geen beschermde dieren aangetroffen of te verwachten. Wel zijn er aan de randen broedende vogels aanwezig. Bij bouwplannen moet hier rekening mee worden gehouden en kan er niet tijdens de broedtijd worden gestart met de werkzaamheden.

Concluderend: er zijn geen beschermde planten of dieren aangetroffen. Er is daarom geen ontheffing ex artikel 75 Flora en Faunawet noodzakelijk. Er is geen negatief effect op het Natura 2000 gebied Markermeer-IJmeer te verwachten. Een ontheffing in het kader van de Natuurbeschermingswet is niet nodig. Er is geen negatief effect te verwachten op de kwaliteiten van het Nationaal Landschap of de doelstellingen van het Wetland. Er is geen effect te verwachten op het functioneren van de ecologische hoofdstructuur.

Cultuurhistorie en archeologie

Op locaties waar in de toekomst nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden, moet worden vastgesteld of het uitvoeren van een archeologisch onderzoek noodzakelijk is. Om te voorkomen dat waardevolle informatie uit de perioden waar weinig of geen andere bronnen van beschikbaar zijn verloren gaat, moeten de overblijfselen zo vroeg mogelijk in de planontwikkeling door inventarisatie worden gelokaliseerd.

Op basis van het onderzoek kan dan worden beslist hoe met de eventueel aanwezige archeologische waarden dient te worden omgegaan, voordat de nieuwe functie kan worden gerealiseerd. Waardevolle vindplaatsen die niet behouden kunnen blijven, moeten voorafgaand aan de planuitvoering worden onderzocht door opgraving. Deze aanpak is gebaseerd op het Verdrag van Valletta; het 'Europees verdrag inzake de bescherming van het archeologische erfgoed'.

Het Zeeburgereiland is nog relatief jong. Het eiland is ontstaan tussen 1892 en 1899 door de aanleg van de Oranjesluizen en de strekdam en de voltooiing van de zuidelijke dijk van het Amsterdam-Rijnkanaal. Tussen 1908 en 1913 is het westelijk deel van het eiland volgestort met bagger. Het eiland is opgebouwd uit recentere ophogingslagen. In het grondlichaam van het eiland worden dan ook geen archeologische waarden van belang verwacht. De enige archeologische overblijfselen die op het eiland aangetroffen kunnen worden, zouden verband houden met de periode dat hier sprake was van open water. Het eiland ligt in het historisch vaargebied tussen Amsterdam en de Zuiderzee waar vanaf de dertiende eeuw scheepvaartactiviteiten plaatsvonden. Uit de cultuurhistorische waardenkaart van de provincie blijkt dat op het gehele Zeeburgereiland geen sprake is van archeologische of monumentale waarden.

Het Zeeburgereiland is niet aangewezen als beschermd stadsgezicht. Op het eiland bevinden zich ook geen beschermde monumenten in de zin van de Monumentenwet 1988. Uit een eerste inventarisatie door BMA (quick-scan) is naar voren gekomen dat het Zeeburgereiland een gebied is met lage archeologische waarden tot 8 meter onder NAP. Vanaf deze diepte kunnen sporen worden aangetroffen van de genoemde maritieme activiteiten. De fundering van de bestaande bebouwing verstoort deze laag niet. Er vinden ook geen bodemverstorende activiteiten plaats. De kans dat in dit gebied nog archeologische waarden worden aangetroffen is laag.

Geconcludeerd wordt dat er geen sprake is van aantasting van cultuurhistorische of archeologische waarden. Verdergaand archeologisch onderzoek op het terrein van de studentenhuysvesting is daarom niet noodzakelijk.

Belemmeringen project

Er gelden o.b.v. informatie vanuit het Ontwikkelingsbedrijf Amsterdam (OGA) geen pri-vaatrechtelijke belemmeringen aan dit project.

Motivering projectbesluit

In het ontwikkelingsplan voor het Zeeburgereiland wordt de toekomstige stedenbouwkundige structuur van het Zeeburgereiland gekenmerkt als een casco (de infrastructuur) met daartussen de velden. In een van die velden, in de Baaibuurt, ligt het plangebied. In de toekomst zal de woningdichtheid van de velden in de Baaibuurt vergroot worden en zullen er nieuwe voorzieningen worden toegevoegd. Vanwege de economische crisis is er een stagnatie in de ontwikkeling opgetreden. Voorlopig zal dit

veld niet ontwikkeld worden. Vanuit het oogpunt van sociale veiligheid is het echter wel gewenst dat er gewoond wordt. Het voortzetten van het gebruik van deze locatie voor studentenwoningen is daarom gewenst. Zeker omdat dit gebruik slechts voor een bepaalde tijd is en het veld weer vrijkomt voor ontwikkeling zodra de economie dat toelaat. Dit laatste wordt contractueel vastgelegd. De woonfunctie sluit ook aan bij de ambities van het ontwikkelingsplan, waarin op die plek ook wonen is voorzien.

Relevante (milieu) aspecten zijn onderzocht en afgewogen en leiden niet tot knelpunten die de uitvoering in de weg staan. Gezien het bovenstaande is er voldoende aanleiding om aan het verzoek medewerking te verlenen.

Economische uitvoerbaarheid

De kosten die verband houden met de ontwikkeling komen voor rekening van de initiatiefnemer.

Op het project is een erfpachtovereenkomst van toepassing. Het toepassen van het erfpachtstelsel ten behoeve van kostenverhaal past goed binnen de Wro omdat die wet het uitgangspunt van het privaatrechtelijke spoor voorop stelt. Erfpacht is immers een privaatrechtelijk instrument waarbij de gemeente als eigenaar bepaalt tegen welke vergoeding haar gronden in gebruik mogen worden genomen door derden. Naar zijn aard biedt dit systeem de gemeente de mogelijkheid om kosten die de gemeente maakt ten behoeve van de grondexploitatie van gronden te verhalen op derden die gebruik maken van die gronden. Opgemerkt zij nog dat, de gemeente telkens eigenaar is en blijft van de gronden.

7. Resultaten 5.1.1 Bro overleg en participatie

In overleg met DMB in te vullen

Op 25 mei 2011 heeft kennisgeving plaatsgevonden als bedoeld in artikel 1.3.1 Bro in het Stadsblad en op www.dmb.amsterdam.nl. Hierbij heeft mededeling plaatsgevonden van het onderhavige initiatief. Er zijn geen stukken vooraf ter visie gelegd, er is geen inspraak gevoerd.

Volstaan is met de openbare voorbereidingsprocedure als bedoeld in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Het ontwerpbesluit tot ontheffing en het ontwerp van de bouwvergunning, zullen te zijner tijd gezamenlijk gepubliceerd en ter visie gelegd worden. Op dat moment wordt de gelegenheid geboden te reageren door zienswijzen in te dienen.

Een concept van de ontwerpbesluiten is ingevolge artikel 5.1.1 Bro, voor overleg toegezonden aan de aanvrager.

Namens Burgemeester en Wethouders van Amsterdam

Opgesteld door de Dienst Ruimtelijke Ordening d.d 18 januari 2011.

BIJLAGEN:

- Studentenwoningen op het Zeeburgereiland in Amsterdam; Ruimtelijke Onderbouwing Search Ingenieurs BV; 3 februari 2011
- Externe Veiligheid Studentenhuisvesting Zeeburgereiland; 14 december 2010
- (Brandweer)advies Externe Veiligheid Studentenwoningen Zeeburgereiland; 28 januari 2011
- Studentenwoningen Zeeburgereiland; Verantwoording Groepsrisico Externe Veiligheid; Search Ingenieurs BV; 2 februari 2011
- Studentenwoningen Zeeburgereiland in Amsterdam; Akoestisch Onderzoek Wet geluidhinder; 28 maart 2011

