

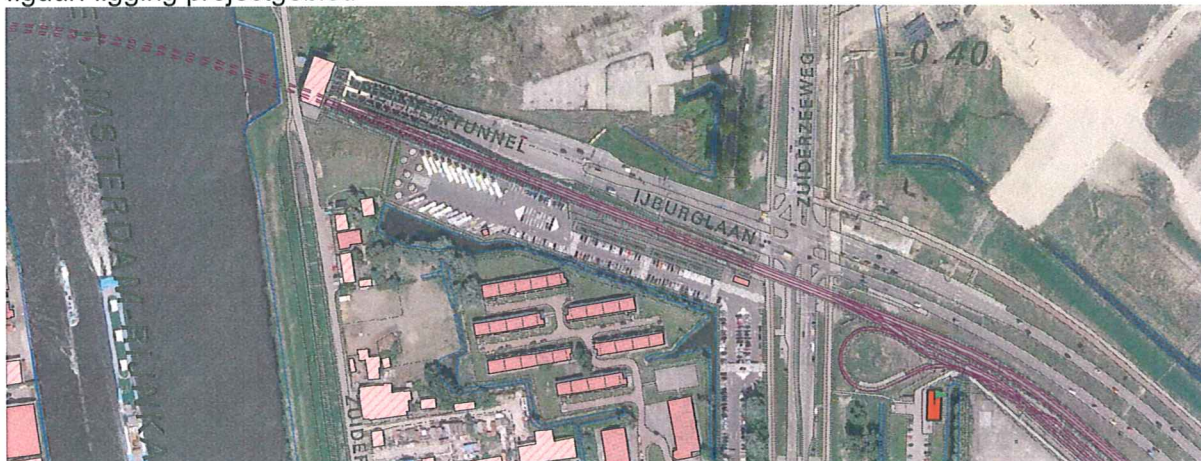
RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

Ons kenmerk	:	M01/0650 DMB 2010
Plaatsaanduiding	:	Zuiderzeeweg 10, Zeeburgereiland, Amsterdam
Projectbeschrijving	:	Het verlengen van de instandhoudingstermijn (5 jaar) van het gebouw Zuiderzeeweg 10, met behoud van bestemming daarvan tot personeelsruimte t.b.v. de IJ-tram
Behandeld door	:	R. Klinkenberg (DMB), S. Pieck (DRO)
Datum indiening	:	6 juli 2010

1. Projectbeschrijving

Het voorgenomen initiatief is gelegen in de Baaibuurt-Oost, 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 (personeelsgebouw) betreft het roodgekleurde pand met het groene pijltje in het kaartje hieronder.

figuur: ligging projectgebied



Op 6 juli 2010 heeft GVB Activa b.v. (Gemeentelijk vervoerbedrijf) een bouwaanvraag ingediend voor het verlengen van de instandhoudingstermijn van 5 jaar van een personeelsruimte gelegen aan Zuiderzeeweg 10 te Amsterdam.

Het complex is ongeveer zeven jaar geleden opgericht als personeelsruimte. Hiervoor is destijds een tijdelijke bouwvergunning afgegeven. De tijdelijke termijn betreft vijf jaar, deze termijn is momenteel verstreken.

2. Juridisch-Planologische situatie

Voor de beoogde locatie vigeert het bestemmingsplan "Zeeburg/Schellingwoude" (KB; 1984). Op de plankaart van dat bestemmingsplan is het gebied waar de aanvraag betrekking op heeft aangeduid als "Doelen van openbaar nut; opslagterreinen".

De aanvraag is strijdig met deze bestemming. De aanvraag is ingediend op 6 juli 2010. Daarmee is op deze aanvraag het recht van toepassing van voor de inwerkingtreding van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo; 1 oktober 2010). Medewerking aan het bouwplan kan worden verleend middels een Projectbesluit op grond van artikel 3.10 Wro. Aan dit projectbesluit kan een termijn verbonden worden van 5 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;
- luchthavenindelingsbesluit;
- bedrijven en milieuzonering;
- bodem (bodemverontreiniging);
- water (watertoets via Waternet);
- flora en fauna;
- cultuurhistorie en archeologie.

Bovenstaande punten zijn door de aanvrager 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. In het "Ontwikkelingsplan Zeeburgereiland; 13 april 2005", wordt het betrokken gebied als een gemengd woon- en werkgebied aangemerkt. Het voornemen is niet strijdig met dat ontwikkelingsplan, zeker nu het voornemen slechts voor bepaalde tijd is beoogd.

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 bouwvraag (personeelsruimte) 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 43 motorvoertuigbewegingen per etmaal van een gemiddelde weekdag genereert, en 57 motorvoertuigbewegingen per etmaal van een gemiddelde werkdag. Het autoverkeer wordt hoofdzakelijk gevormd door trampersoneel dat arriveert voor de eerste diensten en laatste diensten op een dag. Dat zijn de diensten waarvoor of waarna dat personeel zelf geen gebruik kan maken van het OV. 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. Op het terrein van de personeelsruimte is een ruime parkeervoorziening voor auto's.

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 geluidniveaus als gevolg van rail- en wegverkeerslawaaï 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
- industrielawaai vanuit het Oostelijk-Havengebied Zeeburg.

Een personeelsruimte wordt conform de Wet geluidhinder niet aangemerkt als een geluidgevoelige bestemming. Het uitvoeren van een akoestisch onderzoek en het doorlopen van een procedure voor een hogere grenswaarde zijn puur op grond van deze wet daarom niet noodzakelijk. Los daarvan is het (gegeven de bekende geluidbronnen) niet aannemelijk dat deze geluidbronnen een dusdanige geluidbelasting genereren, dat verblijf in de personeelsruimte voor personeel akoestisch onacceptabel zou zijn. Het milieuaspect geluid staat de personeelsruimte daarom niet in de weg.

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 brengt de personeelsruimte nauwelijks extra vervoersbewegingen met zich mee. Nu een kantorenproject van 100.000 m² een categorie is in de Regeling NIBM, kan worden aangenomen dat de personeelsruimte van 165 m² eveneens niet in betekenende mate bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. Verder onderzoek op dit gebied wordt daarom niet noodzakelijk geacht.

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.

In relatie tot externe veiligheid zijn de volgende mogelijke bronnen beschouwd.

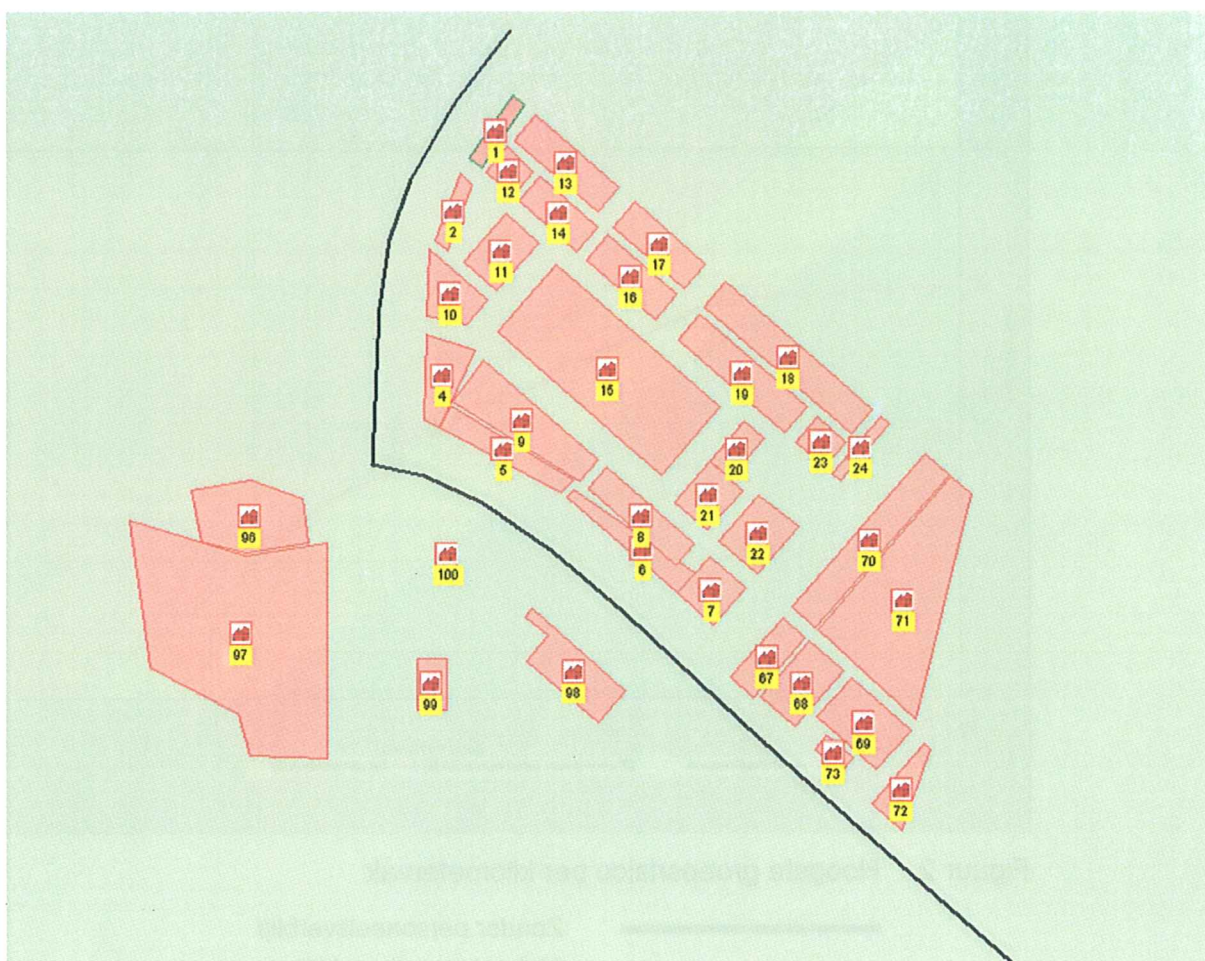
1. inrichtingen waar risicovolle activiteiten plaatsvinden;
2. transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen;
3. vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg;
4. vervoer van gevaarlijke stoffen over het water;
5. vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor;
6. vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht.

Het project ligt buiten de toetsingszones van bovengenoemde bronnen, behalve die van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg. De bron is de omleidingsroute voor vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, om de Zeeburgertunnel heen, die loopt over de IJburglaan en de Zuiderzeeweg.

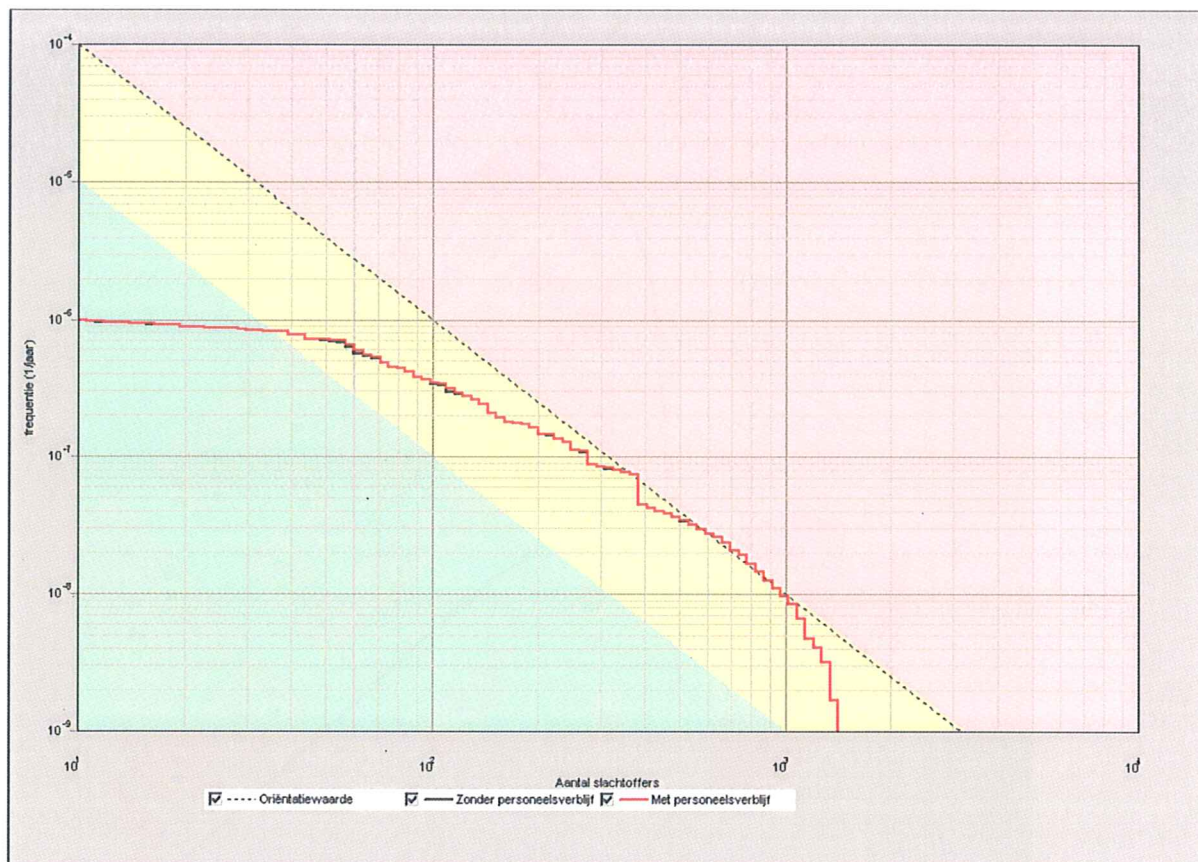
In het onderzoek "Externe veiligheid studentenhuisvesting Zeeburgereiland", rapportnummer 101911, datum 11 februari 2011 (zie bijlage 1), zijn de externe veiligheidsrisico's van de omleidingsroute gevaarlijke stoffen berekend. In deze notitie wordt het verschil in groepsrisico gerapporteerd, uitgaande van de situatie met studentenhuisvesting aan de Zuiderzeeweg, veroorzaakt door realisatie van een personeelsverblijf van het GVB.

De gehanteerde gegevens zijn opgenomen in de eerder genoemde notitie. Aanvullend is het personeelsverblijf gemodelleerd met een aanwezigheid van maximaal 15 personen gedurende de dag en de nacht. Figuur 1 toont de omgeving. Het personeelsverblijf is gebied 100.

Het groepsrisico is berekend voor een gedeelte van de IJburgbaan en de Zuiderzeeweg. Het berekende groepsrisico wordt getoond in figuur 2 voor de situatie zonder en met het personeelsverblijf. Het groepsrisico is groter dan de oriëntatiewaarde. De overschrijding is een factor 1.17. Realisatie van het personeelsverblijf leidt niet tot een berekenbare toename van het groepsrisico.



Figuur 1



Figuur 2. Hoogste groepsrisico per kilometervak



Uit de (conservatieve) berekening blijkt dat door het realiseren van het personeelsverblijf het GR niet toeneemt. Ook blijkt hieruit dat de overschrijding van het GR niet wordt veroorzaakt door het personeelsverblijf, maar door andere bebouwing in de omgeving. Met name het toekomstig plan RI Oost is debet aan de toename en overschrijding van het GR, en die zijn daar derhalve uitvoerig gemotiveerd.

Binnen het plan zijn er dus geen maatregelen te bedenken die het GR doen verminderen of doen terugbrengen tot de oriëntatiewaarde (circulaire RNVGS, art. 4.3). Er is ook geen sprake van minder zelfredzame personen.

In het "Advies Externe Veiligheid GVB gebouw aan de Zuiderzeeweg 10 in Amsterdam" van de regionale Brandweer Amsterdam-Amstelland van 5 april 2011 (zie bijlage 2), staan 5 te overwegen risicobeperkende maatregelen met hun mogelijk effect op de bereikbaarheid en hulpverlening:

1: *Mogelijkheden onderzoeken om bij de constructie van de gebouwen rekening te houden met een BLEVE.*

Het gebouwtje staat er al enige jaren; alsnog een onderzoek naar de constructie lijkt niet opportuun.

2: *Bereikbaarheid en bluswatervoorziening conform landelijke richtlijn; gebied toegankelijk maken voor hulpdiensten.*

Het is niet duidelijk of de bereikbaarheid (in deze zin kennelijk de bereikbaarheid voor de brandweer en niet die voor de hulpdiensten) en de bluswatervoorziening ter plaatse, al of niet voldoen aan de landelijke richtlijn. Er is in ieder geval voldoende oppervlaktewater. Aanbevolen wordt om het gebied vanaf de westkant, de Zuider IJdijk, toegankelijk te maken voor hulpdiensten. Het gebouwtje is per auto momenteel bereikbaar vanaf de zuidkant, niet via de Zuider IJdijk, maar vanaf de dichterbij gelegen Zuiderzeeweg, via het eigen GVB parkeerterrein. Aan de westkant is het gebouwtje bereikbaar per voet, over een trottoir van ca. 2 m. breed en 50 m lang.

Overigens is het binnen het kader van deze bouwaanvraag niet mogelijk infrastructurele aanpassingen te realiseren buiten het gebouwtje.

3: Zorgen voor voldoende mogelijkheden om van de bron af te vluchten.

De entree bevindt zich aan de zuidkant, de IJburglaan, mogelijke bron van een BLEVE of wolkbrand, aan de noordkant.

4 en 5: Expliciete communicatie over de risico's, hoe te handelen voor mensen binnen het effectgebied bij een incident en waarschuwen bij een dreigend incident.

Het GVB –de beheerder- zal worden geïnformeerd over de risico's voor het personeel in het gebouwtje. Het valt buiten het kader van deze bouwaanvraag om het GVB te vragen ook met alle overige aanwezigen binnen de effectafstanden te communiceren over de gevaren.

Tot slot:

De kans op een ramp, een BLEVE of een wolkbrand, is zeer klein. Volgens het door de (v.m.) ministeries VROM, VenW en BiZa (dus ook de brandweer) voorgeschreven rekenmodel RBM II 1.3, is de kans op een BLEVE/wolkbrand op één km weg binnen de bebouwde kom, ongeveer één op de 150.000. Dus in een periode van honderdvijftigduizend jaar, waarin er zonder onderbreking 7 tankauto's met LPG per dag over de IJburglaan rijden, zal het één keer gebeuren dat er een BLEVE of een wolkbrand plaatsvindt.

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 geen functie die als milieugevoelige functie is te bestempelen in relatie tot het bovenstaande. De functie zelf is in de VNG-lijst opgenomen onder de SBI-code 6322, 6323 (overige dienstverlening t.b.v. vervoer; kantoren). Aan deze functie is een hindercategorie 1 gekoppeld, met een richtafstand van 10 meter tot gevoelige bestemmingen voor de factor geluid. Het betreft hier een vrijstaand pand in stedelijk gebied, op

ruime afstand van de studentenwoningen in Baaibuurt-West. Om deze reden is de afstand tussen het project en de omliggende studentenwoningen acceptabel.

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

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.

In het verleden zijn 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.

Aan de bebouwing en de verharding op het terrein van de personeelsruimte aan Zuiderzeeweg 10 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 rioleringsstelsel te handhaven, omdat de bestaande situatie ongewijzigd blijft.

De oppervlakte van het project valt onder het oppervlak dat Waternet stelt als minimum vanaf wanneer er compenserend wateroppervlak moet worden aangelegd. Puur op grond van dit project hoeft daarom geen wateroppervlak aangelegd te worden.

Flora en fauna

De natuurwetgeving in Nederland kent twee sporen: de soortenbescherming en de gebiedsbescherming. Hiervoor zijn twee wetten van kracht: 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.

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 bodemverstoringen 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 personeelsruimte is daarom niet noodzakelijk.

Belemmeringen project

Er gelden o.b.v. informatie vanuit het Ontwikkelingsbedrijf Amsterdam (OGA) geen privaatrechtelijke 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. Aan de rand van één 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 gewenst dat er enige vorm van toezicht is op de openbare ruimte en de (fiets)route van en naar IJburg. Het voortzetten van het gebruik van deze locatie als personeelsruimte is daarom een gewenste invulling. 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.

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

Op 3 augustus 2011 heeft kennisgeving plaatsgevonden als bedoeld in artikel 1.3.1 Bro in de media Het Stadsblad en de website van de DMB. 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, zijn op 17 augustus 2011 gepubliceerd en liggen van 18 augustus tot 30 september 2011 ter visie. 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 Amsterdamse planologische commissie, De Stadsregio Amsterdam, De Vrom Inspectie, De provincie Noord-Holland en het dagelijks bestuur van het stadsdeel Oost.

Namens Burgemeester en Wethouders van Amsterdam

Opgesteld door de Dienst Ruimtelijke Ordening d.d 9 augustus 2011.

BIJLAGEN

- 1 "Externe veiligheid studentenhuysvesting Zeeburgereiland", rapportnummer 101911, AVIV
- 2 "Advies Externe Veiligheid GVB gebouw aan de Zuiderzeeweg 10 in Amsterdam" van de regionale Brandweer Amsterdam-Amstelland van 5 april 2011

