

2

**Definitief**  
**RUIMTELIJKE ONDERBOUWING**

|                     |   |                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|---------------------|---|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Ons kenmerk         | : | M01/0685 DMB 2010                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Plaatsaanduiding    | : | Zuiderzeeweg 46A en 46B, Zeeburgereiland, Amsterdam                                                                                                                                                                                                                                  |
| Projectbeschrijving | : | Het verlengen van de instandhoudingstermijn (tot medio 2016) van de gebouwen Zuiderzeeweg 46A en 46B en de op het terrein behorende bij deze gebouwen aanwezige parkeervoorzieningen, met behoud van bestemming daarvan tot parkeerterrein met beheerdersruimte en toiletgebouw c.a. |
| Behandeld door      | : | R. Klinkenberg (DMB), S. Pieck (DRO)                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Datum indiening     | : | 17 augustus 2010                                                                                                                                                                                                                                                                     |

**1. Projectbeschrijving**

Het voorgenomen initiatief is gelegen in de Baaibuurt-West, in het herontwikkelingsgebied Zeeburgereiland in het oosten van de gemeente Amsterdam. In het onderstaande figuur is de globale ligging van het plangebied weergegeven. Het project zelf betreft het roodomlijnde gebied in het kaartje hieronder.

figuur: ligging projectgebied



Op 17 augustus 2010 heeft IVV Parkeergebouwen een bouwaanvraag ingediend voor het verlengen van de instandhoudingstermijn tot medio 2016 van de gebouwen Zuiderzeeweg 46A en 46B en de op het terrein behorende bij deze gebouwen aanwezige parkeervoorzieningen, met behoud van bestemming daarvan tot parkeerterrein met beheerdersruimte en toiletgebouw c.a. Deze werken tezamen worden verder in dit stuk aangeduid als "het project".

Het project is in 2005 opgericht. Hiervoor is destijds een tijdelijke vrijstelling ex art. 17 van de voormalige WRO (Wet op de Ruimtelijke Ordening) verleend. De tijdelijke termijn betreft vijf jaar, deze termijn is momenteel verstreken.



## 2. Juridisch-Planologische situatie

Op de projectlocatie vigeren een tweetal bestemmingsplannen:

1. Voor het overgrote deel: Het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) (RB d.d. 2mrt'38 nr. 88, GS d.d. 28dec'38 nr. 69, KR d.d. 18jul'39 nr. 13)
2. Voor de oostelijk gelegen rand langs de Zuiderzeeweg: Het bestemmingsplan Zeeburg-Schellingwoude (RB d.d. 26apr'78 nr. 504, GS d.d. 11sept'79 nr. 47, KB d.d. 24mei'84 nr. 17, onherroepelijk d.d. 29jun'84 nr. 508)

Op de projectlocatie geldt, voor zover het onder (1) genoemde plan van toepassing is, de bestemming "Vliegveld Watervliegtuigen". Op de projectlocatie geldt, voor zover het onder (2) genoemde plan van toepassing is, de bestemming "Verkeersareaal (cat. 1)". Dat is een bestemming die geen bebouwing toestaat. Het project is in strijd met beide bestemmingsplannen.

De aanvraag is ingediend op 17 augustus 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 (die medio 2016 afloopt).

Om het project te realiseren is door de 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. In afwijking van artikel 50 lid 1 kan de aanhoudingsplicht, die ontstaat door het verlenen van een projectbesluit, op grond van artikel 50 lid 3 sub b doorbroken worden en een bouwvergunning worden verleend.

### **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", is wel een P&R-locatie opgenomen, maar wordt het betrokken gebied als een gemengd woon- en werkgebied aangemerkt. In het ontwikkelingsplan is de P&R op de oostpunt beoogd. Het voornemen is niet strijdig met dat ontwikkelingsplan, zeker nu het voornemen slechts voor bepaalde tijd in de Baaibuurt is beoogd en de ontwikkeling van de Baaibuurt als woon- en werkgebied voorlopig is opgeschort.

### **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 deze valt onder de activiteiten als genoemd in bijlage D van het Besluit 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.

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.-(beoordelings)procedure te koppelen.

### Verkeerskundige aspecten

Juridisch gezien is het ruimtelijk besluit (projectbesluit) een nieuwe keuze. Met deze achtergrond is het verplicht de verkeerssituatie van de nieuw vast te stellen ruimtelijke situatie in kaart te brengen. Ten behoeve van het projectbesluit is het van belang om inzicht te verkrijgen in het ruimtebelang van het P&R terrein en de verkeersaantrekkende werking van deze voorziening en het effect van de realisatie van deze voorziening op de directe omgeving.

Het ruimtebeslag en het aantal parkeerplaatsen wordt bepaald aan de hand van het bebording- en verlichtingsplan van het P&R terrein uit 2004. Aan de hand van ervaringscijfers en met behulp van gerichte aannames met betrekking tot bezettingsgraad en parkeerduur wordt vervolgens het aantal aankomsten en vertrekken van motorvoertuigen berekend.

Ten aanzien van de bezettingsgraad van het P&R terrein wordt uitgegaan van de gegevens op de volgende website: <http://stadstat.osamsterdam.nl/monitor>. Hierop wordt vermeld dat de doelstelling voor de bezettingsgraad van de P&R voorzieningen in Amsterdam is deze tussen 2006-2010 te laten stijgen naar een bezettingsgraad van 65%. Voor het bepalen van de verkeersgeneratie wordt van de genoemde bezettingsgraad uitgegaan.

#### Terreinvulling:

- autoparkeerplaatsen: 207, waarvan 4 invalide parkeerplaatsen;
- busparkeerplaatsen: 21.

#### Uitgangspunten:

- bezettingsgraad weekdag 65%;
- personenauto's komen 1 keer en vertrekken vervolgens;
- bussen komen 2 keer en vertrekken twee keer per dag;
- verdeling over de dag is overgenomen uit het ASVV figuur 6.1/22. De verdeling voor de werk- en weekenddag zijn omgerekend naar een weekdagverdeling.

#### Verkeersgeneratie weekdag

| Parkeerplaatsen    | Bezettingsgraad | Verkeersgeneratie (in voertuigbewegingen)* |
|--------------------|-----------------|--------------------------------------------|
| 207 personenwagens | 65%             | 270                                        |
| 21 touringcars     | 65%             | 55                                         |
| Totaal             |                 | 325                                        |

\*Motorvoertuigbeweging: vertrek of aankomst van een motorvoertuig (bij 270 motorvoertuigbewegingen zijn dit 135 auto's)

Er is geen reden om op basis van bovenstaande gegevens aan te nemen dat de verkeerscapaciteit in de omgeving de verkeersintensiteit op grond van dit project niet in voldoende mate zou kunnen verwerken. Ook zijn er geen andere verkeerskundige redenen waarom dit project geen doorgang zou mogen vinden.

### 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 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
- industrielawaai vanuit het Oostelijk-Havengebied Zeeburg.

Een P&R 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 op de P&R voor personeel akoestisch onacceptabel zou zijn. Het milieuaspect geluid staat de P&R 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 NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub>. De 3% komt overeen met 1,2 microgram/m<sup>3</sup> (µg/m<sup>3</sup>) voor zowel PM<sub>10</sub> als NO<sub>2</sub>.

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:

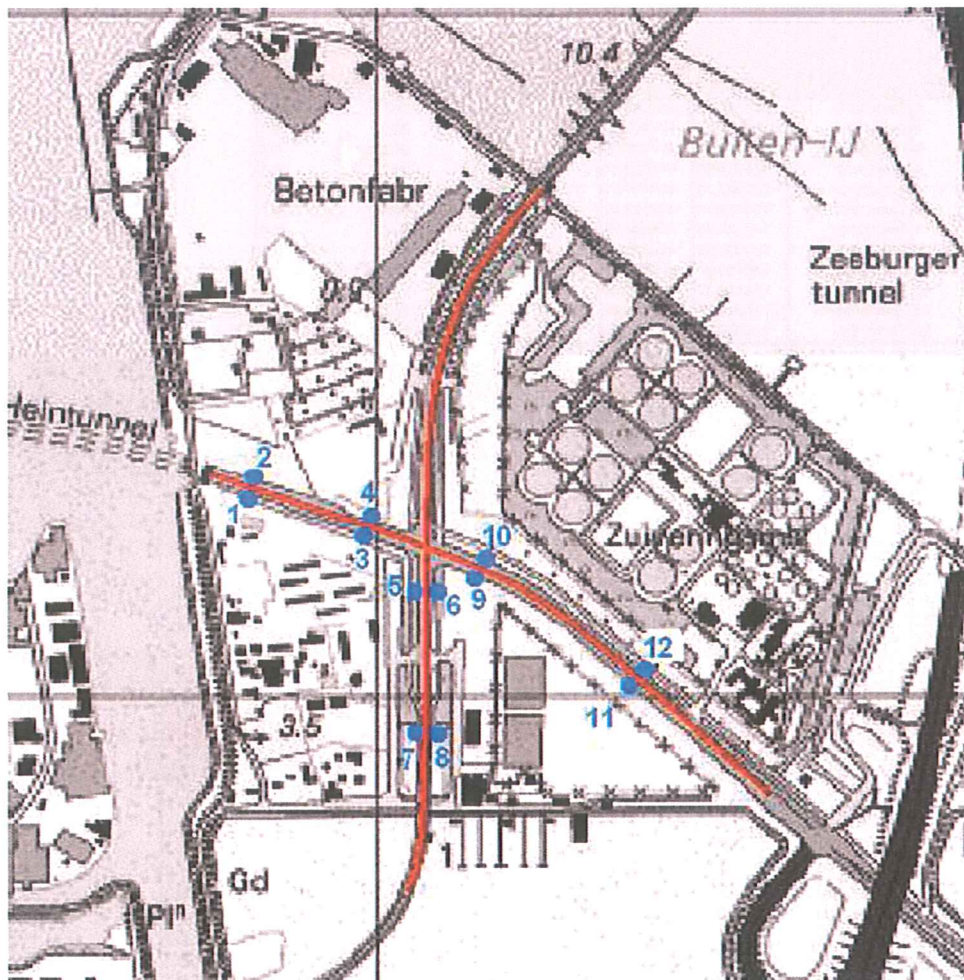
- woningbouw: 1.500 woningen netto bij één ontsluitende weg en 3.000 woningen bij twee ontsluitende wegen;
- kantoorlocaties: 100.000 m<sup>2</sup> brutovloeroppervlak bij één ontsluitende weg en 200.000 m<sup>2</sup> brutovloeroppervlak bij twee ontsluitende wegen.

De P&R Zeeburg heeft extra verkeersbewegingen tot gevolg op een aantal toeleidende wegen in de omgeving. Dit heeft gevolgen voor de luchtkwaliteit langs deze wegen. Om een beeld te krijgen van de effecten van de P&R voorziening op de luchtkwaliteit langs deze wegen, is berekend in welke mate de deze maximaal bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit en of deze bijdrage 'in betekenende mate' is in de zin van artikel 5.16 lid 1 onder c van de Wet milieubeheer.

Met de berekening wordt getoetst of de voorziening al dan niet in betekenende mate bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. Daartoe wordt alleen de bijdrage ervan aan de heersende concentraties berekend. Bij een hogere autonome concentratie NO<sub>2</sub> wordt de relatieve toename als gevolg van het extra verkeer gedempt. De berekening is uitgevoerd voor de jaren 2011 en 2015, waarbij in 2015 bij de modellering rekening is gehouden met geplande bebouwing.

Deze in de paragraaf "Verkeerskundige aspecten" vermelde verkeersproductie is gemodelleerd op beide onderzochte wegvakken (rood in figuur 1). In figuur 1 zijn ook de locaties van de toetspunten weergegeven. Deze toetspunten bevinden zich op 10 meter buiten rand asfalt, zoals is bepaald in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007.





Figuur 1: Onderzochte wegvakken (rood) en toetspunten (blauw)

In tabellen 2 en 3 zijn de resultaten van de berekening voor respectievelijk 2011 en 2015 weergegeven.

Tabel 2: Resultaten berekening 2011 NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub>

| 2011            |              |           |           |                                    |                                 |                                   |
|-----------------|--------------|-----------|-----------|------------------------------------|---------------------------------|-----------------------------------|
| NO <sub>2</sub> |              |           |           |                                    |                                 |                                   |
| Toetspunt       | Omschrijving | X         | Y         | Conc. [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ] | AG [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ] | BRON [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ] |
| 1               | Toetspunt    | 125810.15 | 487293.83 | 26.6                               | 26.5                            | 0.1                               |
| 2               | Toetspunt    | 125819.47 | 487319.07 | 26.6                               | 26.5                            | 0.1                               |
| 3               | Toetspunt    | 125975.85 | 487237.32 | 26.7                               | 26.5                            | 0.1                               |
| 4               | Toetspunt    | 125984.08 | 487263.11 | 26.7                               | 26.5                            | 0.1                               |
| 5               | Toetspunt    | 126052.14 | 487154.21 | 28.1                               | 28.0                            | 0.1                               |
| 6               | Toetspunt    | 126078.96 | 487153.23 | 28.2                               | 28.0                            | 0.2                               |
| 7               | Toetspunt    | 126051.96 | 486946.71 | 31.5                               | 31.4                            | 0.1                               |
| 8               | Toetspunt    | 126078.98 | 486945.41 | 31.5                               | 31.4                            | 0.1                               |
| 9               | Toetspunt    | 126139.04 | 487176.22 | 28.2                               | 28.0                            | 0.1                               |
| 10              | Toetspunt    | 126150.72 | 487200.69 | 28.2                               | 28.0                            | 0.2                               |
| 11              | Toetspunt    | 126361.21 | 487020.87 | 28.1                               | 28.0                            | 0.1                               |
| 12              | Toetspunt    | 126380.29 | 487039.95 | 28.2                               | 28.0                            | 0.1                               |
| PM10            |              |           |           |                                    |                                 |                                   |
| Toetspunt       | Omschrijving | X         | Y         | Conc. [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ] | AG [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ] | BRON [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ] |
| 1               | Toetspunt    | 125810.15 | 487293.83 | 18.8                               | 18.8                            | —                                 |
| 2               | Toetspunt    | 125819.47 | 487319.07 | 18.8                               | 18.8                            | —                                 |
| 3               | Toetspunt    | 125975.85 | 487237.32 | 18.8                               | 18.8                            | —                                 |
| 4               | Toetspunt    | 125984.08 | 487263.11 | 18.8                               | 18.8                            | —                                 |
| 5               | Toetspunt    | 126052.14 | 487154.21 | 18.8                               | 18.8                            | —                                 |
| 6               | Toetspunt    | 126078.96 | 487153.23 | 18.8                               | 18.8                            | —                                 |
| 7               | Toetspunt    | 126051.96 | 486946.71 | 19.4                               | 19.4                            | —                                 |
| 8               | Toetspunt    | 126078.98 | 486945.41 | 19.4                               | 19.4                            | —                                 |
| 9               | Toetspunt    | 126139.04 | 487176.22 | 18.8                               | 18.8                            | —                                 |
| 10              | Toetspunt    | 126150.72 | 487200.69 | 18.8                               | 18.8                            | —                                 |
| 11              | Toetspunt    | 126361.21 | 487020.87 | 18.8                               | 18.8                            | —                                 |
| 12              | Toetspunt    | 126380.29 | 487039.95 | 18.8                               | 18.7                            | 0.1                               |

Tabel 3: Resultaten berekening 2015 NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub>

| 2015            |              |           |           |                                    |                                 |                                   |
|-----------------|--------------|-----------|-----------|------------------------------------|---------------------------------|-----------------------------------|
| NO <sub>2</sub> |              |           |           |                                    |                                 |                                   |
| Toetspunt       | Omschrijving | X         | Y         | Conc. [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ] | AG [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ] | BRON [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ] |
| 1               | Toetspunt    | 125810.15 | 487293.83 | 24.3                               | 24.2                            | 0.1                               |
| 2               | Toetspunt    | 125819.47 | 487319.07 | 24.3                               | 24.2                            | 0.1                               |
| 3               | Toetspunt    | 125975.85 | 487237.32 | 24.3                               | 24.2                            | 0.1                               |
| 4               | Toetspunt    | 125984.08 | 487263.11 | 24.3                               | 24.2                            | 0.1                               |
| 5               | Toetspunt    | 126052.14 | 487154.21 | 25.5                               | 25.3                            | 0.2                               |
| 6               | Toetspunt    | 126078.96 | 487153.23 | 25.6                               | 25.3                            | 0.3                               |
| 7               | Toetspunt    | 126051.96 | 486946.71 | 28.4                               | 28.2                            | 0.1                               |
| 8               | Toetspunt    | 126078.98 | 486945.41 | 28.5                               | 28.2                            | 0.2                               |
| 9               | Toetspunt    | 126139.04 | 487176.22 | 25.6                               | 25.3                            | 0.2                               |
| 10              | Toetspunt    | 126150.72 | 487200.69 | 25.5                               | 25.3                            | 0.1                               |
| 11              | Toetspunt    | 126361.21 | 487020.87 | 25.6                               | 25.3                            | 0.3                               |
| 12              | Toetspunt    | 126380.29 | 487039.95 | 25.5                               | 25.3                            | 0.1                               |
| PM10            |              |           |           |                                    |                                 |                                   |
| Toetspunt       | Omschrijving | X         | Y         | Conc. [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ] | AG [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ] | BRON [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ] |
| 1               | Toetspunt    | 125810.15 | 487293.83 | 24.3                               | 24.2                            | 0.1                               |
| 2               | Toetspunt    | 125819.47 | 487319.07 | 24.3                               | 24.2                            | 0.1                               |
| 3               | Toetspunt    | 125975.85 | 487237.32 | 24.3                               | 24.2                            | 0.1                               |
| 4               | Toetspunt    | 125984.08 | 487263.11 | 24.3                               | 24.2                            | 0.1                               |
| 5               | Toetspunt    | 126052.14 | 487154.21 | 25.5                               | 25.3                            | 0.2                               |
| 6               | Toetspunt    | 126078.96 | 487153.23 | 25.6                               | 25.3                            | 0.3                               |
| 7               | Toetspunt    | 126051.96 | 486946.71 | 28.4                               | 28.2                            | 0.1                               |
| 8               | Toetspunt    | 126078.98 | 486945.41 | 28.5                               | 28.2                            | 0.2                               |
| 9               | Toetspunt    | 126139.04 | 487176.22 | 25.6                               | 25.3                            | 0.2                               |
| 10              | Toetspunt    | 126150.72 | 487200.69 | 25.5                               | 25.3                            | 0.1                               |
| 11              | Toetspunt    | 126361.21 | 487020.87 | 25.6                               | 25.3                            | 0.3                               |
| 12              | Toetspunt    | 126380.29 | 487039.95 | 25.5                               | 25.3                            | 0.1                               |



Uit de worst case-berekening, uitgevoerd met GeoMilieu, versie 1.62, blijkt dat 325 extra voertuigen (270 licht en 55 bus) op de onderzochte wegen een maximale concentratietoename genereren van 0,2 µg/m<sup>3</sup> voor stikstofdioxide en 0,1 µg/m<sup>3</sup> voor fijn stof. De maximaal toegestane bijdrage op grond van artikel 2 lid 2 van het Besluit Niet in betekenende mate bijdragen, bedraagt 1,2 µg/m<sup>3</sup> (= 3% van de grenswaarde). De P&R draagt derhalve niet in betekenende mate bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. Op basis van artikel 5.16 lid 1 onder c van de Wet milieubeheer kan gesteld worden dat de luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de P&R-voorziening te Amsterdam. Er wordt voldaan aan Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer.

### 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 de huidige als de 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.

Het project is geen kwetsbaar of beperkt kwetsbaar object in de zin van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Om deze reden hoeft er voor dit project geen nader onderzoek verricht te worden in relatie tot externe veiligheid. Er wordt voldaan aan het toetsingskader omtrent dit onderwerp.

### 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 6321 sub 1 (autoparkeerterreinen). Aan deze functie is een hindercategorie 2 gekoppeld, met een richtafstand van 30 meter tot gevoelige bestemmingen voor de factor geluid. De kleinste afstand tussen het project en de studentenwoningen in Baaibuurt-West is 10 meter. In stedelijke gebieden is menging van woningen en functies met een hindercategorie tot 2 acceptabel. Om deze reden is de afstand tussen het project en de omliggende studentenwoningen acceptabel.

#### 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 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 (Polycyclische Aromatische Koolwaterstoffen) 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 het project 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.

Op het project is een Keurontheffing van toepassing (G01/1000 DMB 2004).

#### 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.

Voor de uitvoering van het project in 2005 is een Natuurtoets uitgevoerd. Er zijn toen geen beschermde planten of dieren aangetroffen. De onderliggende aanvraag behelst geen nieuwe bebouwing op oppervlakteverhardingen. Een nieuwe natuurtoets wordt om die reden niet noodzakelijk geacht. 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 (Bureau Monumentenzorg en Archeologie) (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 het project 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 P&R 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 11 augustus 2011 heeft kennisgeving plaatsgevonden als bedoeld in artikel 1.3.1 Bro in het Stadsblad en op [www.dmb.amsterdam.nl](http://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 is op 14 december 2011 gepubliceerd in de Staatscourant, het Amsterdams Stadsblad en op [www.dmb.amsterdam.nl](http://www.dmb.amsterdam.nl) en heeft vanaf 15 december 2011 voor een periode van zes weken ter visie gelegen. Er zijn geen zienswijzen ingediend.

**Namens Burgemeester en Wethouders van Amsterdam**  
**Opgesteld door de Dienst Ruimtelijke Ordening d.d 12 april 2011.**

#### **BIJLAGE**

- Ruimtelijke onderbouwing projectbesluit ex artikel 3.10 Wro, P&R Zuiderzeeweg 46A/B Amsterdam Oost, Parkeergebouwen / Gemeente Amsterdam, versie 9mrt11

